Die Folgen der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Seeversicherungsrecht

INAUGURAL – DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte
bei der Juristischen Fakultät
der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Otto Paulick

Rechtsanwalt in Hamburg

1969

1970

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546516_0005

Die Folgen der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Seeversicherungsrecht.

INAUGURAL - DISSERTATION

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

bei der

Juristischen Fakultät

der

Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Otto Paulick

Rechtsanwalt in Hamburg

1969

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Erstgutachter: Professor Dr. jur. K. Sieg
Zweitgutachter: Professor Dr. jur. P. Hanau

Tag der mündlichen Prüfung: 15. Mai 1970

Inhaltsverzeichnis: Seite

1. Kapitel 2

§ 1 Einleitung

1.) Die Bedeutung des Begriffes der Seeuntüchtigkeit für das Seeversicherungsrecht.

2.) Die Aufgabe der Arbeit 4

3.) Die theoretischen Möglichkeiten der Risikobegrenzung 5

§ 2 Begriff der Seeuntüchtigkeit 7

1.) Allgemeines

a.) im Seeversicherungsrecht

b.) im Handelsrecht 9

c.) im öffentlichen Recht 10

2.) Beispiele aus der Rechtsprechung 12

§ 3 Rechtsquellen für die Folgen der Seeuntüchtigkeit 15

1.) HGB und ADS von 1919

2.) Die DTV-Sonderklauseln 16

3.) Die Maklerbedingungen 17

2. Kapitel

§ 4 Der rechtliche Einfluß der Seeuntüchtigkeit auf den Versicherungsvertrag vor den ADS 20

1.) Die Bremer Bedingungen

2.) Die ASVB von 1867 21

3.) Die im Handelsgesetzbuch getroffene Regelung und die geänderte Fassung des § 70 ASVB. 22

3. Kapitel

§ 5 Der rechtliche Einfluß der Seeuntüchtigkeit auf den Versicherungsvertrag in den ADS von 1919 24

1.) System der ADS
2.) Gegensätze bei den Beratungen zu § 58 ADS 26

§ 6 Die praktischen Folgen der in § 58 ADS getroffenen Regelung

1.) Eigenhaftung des Versicherungsnehmers auch ohne Verschulden: der "Christel-Vinnern-Fall" 28
2.) Die Seeuntüchtigkeit als Risikoausschluß 32
a.) Bedenken aus § 6 VVG
b.) Das Erfordernis der Kausalität 36
c.) Die zeitliche Begrenzung 41

4. Kapitel

§ 7 Folgen der Seeuntüchtigkeit nach Inseesendung 44

1.) § 33 ADS in seiner allgemeinen Bedeutung für das Seeversicherungsrecht
2.) Die Rechtsfolgen aus § 33 ADS in bezug auf die Seeuntüchtigkeit 47

§ 8 Grenzfälle zwischen § 33 und § 58 ADS 49

§ 9 Konkurrenzfälle zwischen den § 33 und § 58 ADS 54
1.) praktische Fälle
2.) Problemstellung im Frachtrecht 55

a.) die gesetzlichen Bestimmungen
b.) Entscheidungen zu dieser Fallgruppe 58
c.) Lösungsformel für diese Fälle 63

3.) Anwendung dieser Lösung auf das Verhältnis von § 33 zu § 58 ADS 64

a.) Das Interesse des Befrachters und des Versicherers an der Seetüchtigkeit des Schiffes
b.) Der Haftumgsumfang des Verfrachters und des Versicherungsnehmers 68

4.) Die seeversicherungsrechtliche Lösung: der "Falkenstein-Fall" 70

5. Kapitel

§ 10 Die Beweislastregel des § 58 Abs. 2 ADS 74

1.) Die einzelnen Voraussetzungen des § 58 Abs. 2

a.) das "äußere Ereignis"
b.) die Vermutung des § 58 Abs. 2 77

2.) Die Möglichkeit des Gegenbeweises 80

3.) Die praktischen Folgen der Beweislastregel 81

§ 11 Beweislage bei § 58 Abs. 1 ADS 82

1.) Der Anscheinsbeweis
2.) Die Unterschiede in der Beweislast nach §§ 58 Abs. 1 und Abs. 2 ADS 86

6. Kapitel

§ 12 Das Problem der Seeuntüchtigkeit im englischen und französischen Recht 87

1.) Im englischen Recht

a.) Allgemeines

b.) Reiseversicherung 88

c.) Zeitversicherung 90

2.) Im französischen Recht 91

7. Kapitel

§ 13 Die Maklerbedingungen 93

1.) Zulässigkeit der Maklerbedingungen

2.) Überblick über die den § 58 ADS abändernden Maklerbedingungen 95

3.) Die Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht des Versicherungsnehmers 96

a.) Verschulden ohne Beweislastregelung

1.) Der Wortlaut der Klausel 98

2.) Die Bedeutung der Klausel innerhalb der ADS 98

3.) Beweislast für das Verschulden 99

b.) Verschulden mit Beweislastregelung 101

Seite

§ 14 Die Aufhebung der Beweislastregel des § 58 Abs. 2 103

1.) Einheitlichkeit der Maklerbedingungen

2.) Notwendigkeit der Aufhebung der Beweislastregelung

3.) Weitergehende Beweislastregelung 105

§ 15 Der Umfang der Haftung bei verschuldeter Seeuntüchtigkeit 106

8. Kapitel

§ 16 Die Folgen der Aufhebung der objektiven Haftungsbegrenzung 111

1.) Haftung und Beweislage bei verborgenen Mängeln

2.) Haftung und Beweislage bei anderen Mängeln 114

3.) Ergebnis und die Bedeutung für das Verhältnis von § 58 zu § 33 ADS 116

§ 17 Grundsätze einer einheitlichen Lösung 118

1.) Unsicherheit des bestehenden Rechtszustandes

2.) Zeitpunkt der Haftung 119

3.) Für die Seetüchtigkeit verantwortlicher Kreis der Erfüllungsgehilfen 122

4.) Beweislast 125

5.) Ergebnis 126

Literaturverzeichnis:

1.) Lehrbücher, Materialien, Sammelwerke und Entscheidungssammlungen

Bruck:	Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen, 2 Bände 1919
Bruck:	Privatversicherungsrecht, 1950
Enge:	Transportversicherung, in: Buchausgabe des Versicherungswirtschaftlichen Studienwerks, Band 4 (Sachversicherung) Studienplan F VI
Gütschow:	Vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Seeversicherungsrechte, 1908
Hagen, Otto:	Seeversicherungsrecht, in: Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft
Liebig:	Die Seeversicherung, Berlin 1914
Lutz:	Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, 1858
Rosenberg:	Lehrbuch des Deutschen Zivilprozeßrechts, 7. Auflage, 1956
Sasse:	Deutsche Seeversicherung, Sammlung seeversicherungsrechtlicher Entscheidungen, 1923 - 1957, Nachtrag 1958 und 1964
Wüstendörfer:	Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Auflage 1950

2.) Kommentare

Arnould:	The Law of Marine Insurance and Average, Auflage 1948
Bruck-Möller:	Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 1956
Prölss:	Versicherungsvertragsgesetz, Kommentar, 16. Auflage, 1967
Prüssmann:	Seehandelsrecht, 1968
Ripert:	Droit Maritime, 4. Auflage 1953
Ritter:	Das Recht der Seeversicherung, ein Kommentar zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen, 2 Bände, 1924
Ritter-Abraham:	wie Ritter, 1967
Schaps-Abraham:	Das Deutsche Seerecht, Kommentar und Materialsammlung, 1967
Schlegelberger:	Kommentar zum Seeversicherungsrecht 1960 - Liesecke. Kommentar z. Seehandelsrecht 1959
Voigt-Seebohm:	Das deutsche Seeversicherungsrecht, Kommentar zu Buch 5 Titel 11 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, und zu den "Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1867", 1887

3.) Aufsätze und Dissertationen

Ballin: Die Verantwortlichkeit des Verfrachters für Seetüchtigkeit unter Einbeziehung der anglo-amerikanischen Rechtssprechung, Dissertation Hamburg 1965

Hagen: Versicherung und Krieg, in: Deutsche Juristen-Zeitung 1925, Seite 1055 - 1060

Kreutziger: Zur Seeuntüchtigkeit im Seeversicherungsrecht, in: Versicherungs-Recht 1964, Seite 995 ff

Lindenmaier: Adäquate Ursache und nächste Ursache. Zur Kausalität im allgemeinen bürgerlichen Recht und in den ADS. In: Zeitschrift für Handelsrecht Band 113, Seite 207

Lötsch: Die Risikobeschränkungen, Dissertation Hamburg 1935

Möller: Unausgebesserte Teilschäden und nachträglicher Totalverlust in der Seekaskoversicherung. In: MDR 1950, Seite 393 ff

Müller: Seeuntüchtigkeit und technische Bedienung ("management") des Schiffes nach der Seefrachtsnovelle vom 10.8.1937 (Haager Regeln 1922) in: Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung 1937, Seite 372

Rueger: Die "Causa-Proxima-Regel" im Seeversicherungsrecht, Dissertation, Zürich 1956

Salander: Seeuntüchtigkeit im Falle der Kaskoversicherung, in: Hanseatische Rechts-Zeitung 1925, Spalte 457

Sieg: Die Folgen von Obliegenheitsverletzungen in prozessualer Sicht. In: Versicherungsrecht 1963, Seite 1089 ff

Spitta: Die geschichtliche Entwicklung des "foenus nauticum", Dissertation, 1896

Sturm: Die Sorge für die Seetüchtigkeit der Handelsschiffe, in: Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung 1931, Seite 385 ff, Ausgabe A

1. Kapitel

§ 1 Einleitung

1.) Die Bedeutung des Begriffes der Seeuntüchtigkeit für das Seeversicherungsrecht.

In keinem Wirtschaftszweig hat sich die Verteilung des Risikos einer wirtschaftlichen Unternehmung als so notwendig erwiesen wie beim Seehandel.
Das mag der Grund dafür sein, daß in diesem Wirtschaftszweig die ältesten Formen der Versicherung in Gestalt des "foenus nauticum" anzutreffen sind und daß die Anfänge dieser Form der Versicherung in die Anfänge des Seehandels zurückreichen.[1]

Bei diesem "foenus nauticum" - das allgemein üblich mit Seedarlehn übersetzt wird - nahm der Schiffseigner bei einem oder mehreren Geldgebern ein hoch zu verzinsendes Darlehn auf, das bis zur Ankunft des Schiffes befristet war.
Das Darlehn konnte aber auch zinslos genommen werden, dann wurden aber nur ungefähr 75 % der Darlehnssumme ausgezahlt.
Kam das Schiff nicht in seinem Bestimmungshafen an, so konnte der Schiffseigner den Darlehnsbetrag einbehalten. Bei Ankunft des Schiffes mußte er den vollen Darlehnsbetrag zurückzahlen.[2]
Die Zinsen, beziehungsweise der beim Geldgeber verbleibende Teil des Darlehns stellten die "Prämien" dar.

---

1) Liebig, aaO, S. 1 ff

2) Grundlegend: Spitta, aaO, S. 1, 8
Hagen, aaO, S. 8

Diese anfänglichen Formen der "Versicherung" haben mit der heutigen Prämienversicherung gemeinsam, daß die Gefahrtragung von einem ungewissen Ereignis abhängig gemacht ist.[3]

Im Gegensatz zu den heutigen seeversicherungsrechtlichen Bedingungen, wo grundsätzlich jedes in Geld schätzbare Interesse versicherbar ist,[4] § 1 ADS, war beim Seedarlehn nur das "Interesse versichert", das der Schiffseigner an dem Schiff als Ganzem hatte. Dagegen war dieses "Interesse" mit einer Ausnahme gegen alle Gefahren geschützt. Diese Ausnahme bestand in dem vom Schiffseigner selbst herbeigeführtem Untergang des Schiffes. Heute herrscht in der Seeversicherung der Grundsatz der Allgefahrendeckung, d.h., daß alle Möglichkeiten, durch die ein Schaden eintreten kann, in die Deckung einbezogen sind. § 28 ADS[5]. Von dieser Allgefahrendeckung gibt es allerdings Ausnahmen. Der Versicherer haftet nicht für alle Schäden, der z.B. durch Seeuntüchtigkeit entstandene Schaden wird nicht gedeckt. § 58 ADS. Die Seeuntüchtigkeit eines Schiffes ist somit eine nicht mit übernommene Gefahr, da der Versicherer bei nachgewiesener Seeuntüchtigkeit zur Deckung nicht verpflichtet ist.[6]

---

3) Enge, aaO, S. 6

4) nach § 811 HGB darf z.B. die Heuerforderung ausnahmsweise nicht versichert werden.

5) Hagen, aaO, S. 24, Bruck, Lehrb., S. 67, 371,

6) Bruck, Lehrb., S. 378, Lötsch, aaO, S. 32
Hagen, aaO, S. 29

Diese Ausnahme vom Grundsatz der Allgefahrendeckung ist keine Erfindung neuzeitlicher Kalkulationsmethodik in der Versicherung. Der Haftungsausschluß des Versicherers für die Gefahr der Seeuntüchtigkeit ist, wie zu zeigen sein wird, in Deutschland - wie überhaupt in allen Ländern, in denen Seeversicherung betrieben wird - immer ein wirksames Mittel gewesen, das Maß der Haftung zu beschränken.

2.) Die Aufgabe der Arbeit

Neben einer für den Rahmen dieser Arbeit notwendigerweise zu gebenden Begriffsbestimmung und einer Ermittlung der infrage kommenden Rechtsquellen, muß zunächst untersucht werden, welche Auslegung der § 58 ADS durch die Rechtsprechung gefunden hat und ob diese Auslegung - insbesondere die des Reichsgerichts- zeitgemäßer versicherungsrechtlicher Dogmatik entspricht. Da sich diese Arbeit neben "versicherungsrechtsgeschichtlichen" Untersuchungen vorwiegend auf dem Gebiet der Rechtstatsachenforschung bewegen soll, muß im Anschluß daran untersucht werden, ob die Vorschrift des § 58 ADS unter Berücksichtigung der Maklerbedingungen überhaupt noch den geltenden Rechtszustand widerspiegelt. In diesem Zusammenhang hat die Untersuchung zu erfolgen, wie die den § 58 ADS abändernden Maklerbedingungen, das Verhältnis des § 58 ADS zu anderen Vorschriften der ADS, aus denen sich ebenfalls Rechtsfolgen für die Seeuntüchtigkeit ableiten lassen, beeinflußt haben. Im Rahmen der Ermittlung des tatsächlichen Rechtszustandes ist ein Vergleich der Rechtsfolgen der Seeuntüchtigkeit mit anderen Gebieten des Seehandelsrechts geboten.

3.) Die theoretischen Möglichkeiten der Risikobeschränkung.

Das Versicherungsrecht kennt viele Konstruktionen, um das Maß der Haftung innerhalb des Versicherungsvertrages zu beschränken.[7] Da für die Seekaskoversicherung, wie überhaupt für die Transportversicherung eine örtliche Begrenzung der Gefahrtragung fremd ist, da dieser Versicherungszweig von dem Grundsatz der Bewegungsfreiheit lebt,[8] kommen zur Bezeichnung der Gefahr nur sekundäre Risikoabgenzungen oder ursächliche Beschränkungen der Gefahr in Frage.
Innerhalb dieser Risikoabgrenzungen kann der Versicherer die Gefahren, die er nicht übernehmen will, zur aufschiebenden oder auflösenden Bedingung des Vertrages machen. Dann gilt nach § 158 Abs. 1 BGB der Versicherungsvertrag erst als abgeschlossen, wenn eine andere als die nicht mit übernommene Gefahr eingetreten ist. Oder der Versicherungsvertrag gilt von Anfang an als abgeschlossen, wird durch den Eintritt der nicht mit übernommenen Gefahr aber wieder aufgelöst. § 158 Abs. 2 BGB.
Der Versicherer kann aber auch ohne den Bestand des Vertrages zu berühren und damit seinen Anspruch auf die Prämie zu behalten, den Weg über den Risikoausschluß, in Form der "Gefahrumstandsausschlußklausel" gehen.

---

7) Prölss, aaO, Anm. 1 B zu § 49
8) Lötsch, aaO, S. 26, Bruck, Lehrb. S. 66, 69
9) Lötsch, aaO, S. 27.

In diesem Fall bleibt zwar der Bestand des Vertrages unberührt, der Versicherer behält seinen Anspruch auf die Prämie. Der Gefahrumstand muß aber im Gegensatz zu der vorgenannten Möglichkeit die Ursache des eingetretenen Schadens gewesen sein.[10]

Schließlich kann der Versicherer die Gefahr, die er nicht übernehmen will, zu einer Vertragspflicht oder zu einer Obliegenheit des Versicherungsnehmers machen. Im Gegensatz zu der Risikobeschränkung muß der Versicherer, wenn er die Deckung ablehnen will, neben der Kausalität beweisen, daß der Versicherungsnehmer den Eintritt der nicht übernommenen Gefahr schuldhaft herbeigeführt hat.

Es wird Gegenstand des ersten Teiles der Arbeit sein, zu zeigen, daß diese aufgezeigten Möglichkeiten, die übernommenen Gefahren zu begrenzen, im Laufe der Zeit alle vom Seeversicherer wahrgenommen worden sind. Der Umstand der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes hat den Bestand des Versicherungsvertrages und seine Rechtsfolgen nicht immer in gleicher Weise beeinflußt.

---

10) Lötsch, aaO, S. 32

§ 2 Begriff der Seeuntüchtigkeit

1. Allgemeines

Bevor im einzelnen untersucht wird, wie der Umstand der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes den Versicherungsvertrag beeinflußt hat, muß wenigstens in Umrissen auf den Begriff der Seeuntüchtigkeit eingegangen werden. Dabei ist es nicht notwendig, auf einzelne Probleme der Begriffsbestimmung und eine Vielzahl von auch höchstrichterlichen Entscheidungen einzugehen, dazu kann auf die Kommentare verwiesen werden.[11]

Eine für alle Rechtsgebiete gleichlautende Definition der Seeuntüchtigkeit gibt es nicht.[12] Der Begriff der Seeuntüchtigkeit wird in den verschiedenen Rechtsgebieten mit einer unterschiedlichen Bedeutung gebraucht.

a.) Bedeutung des Begriffes im Seeversicherungsrecht.

Für den Bereich des Seeversicherungsrechts hat das Reichsgericht[13] eine noch heute verwendete Begriffsbestimmung gegeben:

---

11) Ritter-Abraham Anm. 5-18 zu § 58 und Schlegelberger Anm. 11 zu § 58

12) Sturm, aaO, S. 385

13) RGZ 70 S. 96

"Einem Schiff fehlt die Seetüchtigkeit, wenn es bei der Ausreise so beschaffen ist, daß es die gewöhnlichen, in der Regel unvermeidlichen Gefahren, die es vor sich hat, nicht bestehen kann."

Positiv ausgedrückt heißt das, daß ein Schiff im Sinne des Seeversicherungsrechts dann seetüchtig ist, wenn es in jeder Beziehung imstande ist, den gewöhnlichen Gefahren der See zu begegnen. Es muß insbesondere stabil, d.h. fähig sein, in ruhigem Wasser in der Gleichgewichtslage zu verharren und sich wieder aufzurichten, wenn Wind und Wetter den Schiffskörper zur Seite gedrückt haben.

Wenn ein Schiff gegen einen Eisberg fährt und es dabei untergeht oder sonst beschädigt wird, ist es jedenfalls in seiner äußeren Beschaffenheit nicht seeuntüchtig. Ein Eisberg gehört eben nicht zu den gewöhnlichen Gefahren der See, denen ein wohlgebautes Schiff jederzeit begegnen muß.

Die Beschaffenheit bezieht sich aber nicht nur auf den Schiffskörper selbst. Der Wortlaut des § 58 ADS läßt daran keinen Zweifel, Es heißt darin ausdrücklich "das Schiff ist nicht seetüchtig, wenn es insbesondere nicht gehörig ausgerüstet, bemannt oder beladen oder ohne die zum Ausweise von Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere in See gesandt ist."

Die Vorläufer der ADS, die ASVB von 1867, haben nur die Überbeladung ausdrücklich zur Seeuntüchtigkeit eines Schiffes gerechnet. Da in § 821 HGB von der Beladung überhaupt nicht die Rede ist, ist unter der Geltung der ASVB von 1867 zweifelhaft gewesen, ob eine unsachgemäße Beladung das Schiff seeuntüchtig macht.
Das Reichsgericht[14] hat aber in Übereinstimmung mit dem Schrifttum[15] auch die unsachgemäße Beladung als seeuntüchtigen Zustand angesehen, da dieser Zustand Einfluß auf die Stabilität des Schiffes hat.

In § 58 ADS ist die gehörige Beladung ein Teil der Seetüchtigkeit geworden. Damit ist im Rahmen dieser Vorschrift der Begriff im weitesten Sinne gebraucht.[16]

b.) im Handelsrecht

Wie bereits festgestellt, gilt die vom Reichsgericht gegebene Begriffsbestimmung nur für das Seeversicherungsrecht, nicht für andere Rechtsgebiete. Im 4. Buch wird dieser Begriff - außerhalb des 10. Abschnitts - in unterschiedlicher Weise gebraucht. In § 479 HGB wird

---

14) RGZ 70, S. 95
15) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 15 zu § 58
16) Schlegelberger, aaO, Anm. 1 zu § 58

die Seeuntüchtigkeit mit Reparaturunwürdigkeit gleichgesetzt.
Nach § 513 HGB gehört die Seetüchtigkeit des Schiffes in den Verantwortungsbereich eines ordentlichen Schiffers. Daß hier die Seeuntüchtigkeit in einem weniger umfassenden Sinn gemeint ist, ergibt sich schon daraus, daß der Schiffer für die ordnungsgemäße Ladung nicht verantwortlich ist, § 514 HGB. Im Gegensatz dazu wird für den Bereich des Frachtvertrages im § 559 HGB der Begriff ähnlich wie im Seeversicherungsrecht im umfassendsten Sinne gemeint. Zu der Sorgfaltspflicht des Verfrachters gehört in dieser Vorschrift auch die gehörige Beladung.

c.) im öffentlichen Recht

Auch im öffentlichen Recht wird der Begriff der Seeuntüchtigkeit in einer anderen Bedeutung als im Versicherungsrecht gebraucht. Im Rahmen des öffentlichen Rechts spielt der Begriff für die Fahrtenerlaubnisscheine eine Rolle. Diese Bescheinigungen werden von der Seeberufsgenossenschaft, einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, ausgestellt[17]. Voraussetzung für die Erteilung eines Fahrtenerlaubnisscheines ist die Seetüchtigkeit des Schiffes. In den Bestimmungen der Seeberufsgenossenschaft,

---

17) Prüssmann aaO, A 4 zu § 513

die nach § 4 der Schiffssicherheitsverordnung (SVV)[18] für die Erteilung des Fahrtenerlaubnisscheines zuständig ist, sind eine Vielzahl von Voraussetzungen aufgestellt, die erfüllt sein müssen, damit ein Fahrtenerlaubnisschein erteilt werden kann.
Diese Voraussetzungen, die sich auf das Schiff selbst, die Ladung und die Ausrüstung beziehen, werden von der Seeberufsgenossenschaft ständig überwacht und mindestens einmal im Jahr (§ 12 SVV) einer eingehenden Prüfung unterzogen.
Nach den Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung und der Seeberufsgenossenschaft ist ein Schiff für das ein Fahrtenerlaubnisschein erteilt worden ist, seetüchtig.
Würde durch die Seetüchtigkeit im Rahmen des Fahrtenerlaubnisscheines auch die Seetüchtigkeit im Rahmen des Versicherungsvertrages anzunehmen sein, wofür in der Literatur verschiedentlich plaidiert wird,[19] so wären viele in dieser Arbeit anzustellende Erörterungen nicht notwendig. Auch Schlegelberger vertritt für die geltende Fassung des § 58 ADS die Ansicht, daß sich der Versicherungsnehmer grundsätzlich auf die Erteilung des Fahrtenerlaubnisscheines z-um Beweise der Seetüchtigkeit seines Schiffes innerhalb des Versicherungsvertrages berufen kann.[20]

---

18) BGB II 1955, S. 645

19) Sturm, aaO, Sp. 401/402,
Sturm HansRGZ 1931 A Sp. 385 ff.

20) Schlegelberger, aaO, Anm. 2 zu § 58

Wie im einzelnen noch zu zeigen sein wird, widerspricht dieser Ansicht der Umstand, daß im Rahmen des Seeversicherungsrechtes der Begriff der Seetüchtigkeit eine weiterreichende Bedeutung hat, als im Rahmen der Erteilung eines Fahrtenerlaubnisscheines. Im Rahmen des Seeversicherungsrechts machen - wie zu zeigen sein wird - auch "verborgene Mängel" das Schiff seeuntüchtig. Das sind solche Mängel, die auch von den Experten der Seeberufsgenossenschaft nicht zu erkennen waren. Es wird im folgenden eingehend darauf eingegangen, daß Schäden am Schiffskörper, die durch solche Mängel entstehen, aufgrund der sich aus § 58 ADS ergebenden "objektiven Haftungsbegrenzung" nicht durch den Versicherungsvertrag gedeckt werden.
Für das Seeversicherungsrecht sind die Fahrtenerlaubnisscheine höchstens als Indiz für die Seetüchtigkeit eines Schiffes im versicherungsrechtlichen Sinne zu betrachten. Sie stellen somit lediglich ein Beweismittel dar.[21]

2.) Beispiele aus der Rechtsprechung.

Einige besonders prägnante Beispiele aus der Rechtsprechung sollen zeigen, daß grundsätzlich schon der geringste Fehler irgendeines Teiles des Schiffes oder seiner Ausrüstung zur Seeuntüchtigkeit führen kann.

---

21) Ritter Abraham, aaO, Anm. 33 zu § 58, Kreutziger, aaO, S. 1001

Beim Schiffskörper selbst sind zu schwache Lukendeckel, fehlerhafte Bullaugen, zu große Ruderblätter, und fehlende Anker als Fehler angesehen worden, die das Schiff seeuntüchtig machen. Als mangelhafte Ausrüstung die einen seeuntüchtigen Zustand begründet, ist das Fehlen einer Uhr auf der Brücke angesehen worden. Die Bemannung des Schiffes ist unvollkommen und das Schiff damit seeuntüchtig, wenn kein Lotse an Bord ist und wenn ein Offizier ein falsches Patent hat.
Für den Fall der fehlerhaften Beladung hat das Reichsgericht[23] in besonders deutlicher Weise herausgestellt, wann ein Schiff seeuntüchtig ist:

> "Ein beladenes Seeschiff, das unter der ihm gegebenen Beladung ein so geringes Maß an Stabilität besitzt, daß es schon infolge der Einwirkung geringfügiger überneigender Kräfte in eine bleibende Schieflage von mindestens 25° gerät und welches bei einer Neigung von 25° mit einer Öffnung der Bak den Wasserspiegel erreicht, ist seeuntüchtig."

---

22) Nachweis bei Ritter-Abraham, aaO, Anm. 11 zu § 58

23) RGZ 70, S. 96

Der Bundesgerichtshof[24] hat in einer neueren Entscheidung festgestellt, daß das Überschreiten der Freibordmarke das Schiff seeuntüchtig macht. Diese Beispiele aus einer umfangreichen Rechtsprechung lassen bei einem seemännischen Laien die Vermutung aufkommen, daß es auf den Weltmeeren mehr seeuntüchtige als seefähige Schiffe gibt. In der Regel wird doch der Reeder sein Schiff gerade deshalb versichern, weil er weiß, daß es Schiffe nicht gibt, die allen Gefahren widerstehen können. Er versichert sich, weil ein seefähiges Schiff gar nicht zu stellen ist. Ritters[25] Meinung hat eine gewisse Berechtigung, daß der Reeder den Versicherer nicht nötig hätte, wenn die Seefähigkeit des Schiffes die Regel wäre. Allerdings wird dabei übersehen, daß die Kaskoversicherung z.B. auch für Kollisionsschäden Bedeutung hat.

Bevor anhand der Entwicklung der einzelnen Versicherungsbedingungen gezeigt wird, wie dieser Konflikt zwischen den praktischen Gegebenheiten und den Bedürfnissen des Versicherers, ein Risiko überschaubar zu halten, gelöst wurde, muß ein kurzer Blick auf die Rechtsquellen geworfen werden, die die Folgen der Seeuntüchtigkeit regeln.

---

24) BGHZ, 27, S. 82

25) Ritter-Abraham aaO, Anm. 8 zu § 58

§ 3 Rechtsquellen für die Folgen der Seeuntüchtigkeit

1.) HGB und ADS von 1919

Grundlage aller in Deutschland abgeschlossenen Seeversicherungsverträge sind noch heute die "Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen" von 1919 (ADS). Diese Bedingungen gelten, obwohl das HGB im 10. Abschnitt des 4. Buches ausführliche Regelungen über das Seeversicherungsrecht enthält. Die Schöpfer des Handelsgesetzbuches haben die Bedeutung des Seeversicherungsrechts für das Seehandelsrecht für so entscheidend gehalten, daß eine gesetzgeberische Regelung für unumgänglich gehalten wurde. Die im Handelsgesetzbuch enthaltenen Bestimmungen über das Seeversicherungsrecht sind allerdings bis auf wenige Ausnahmen abdingbar. Diesen Umstand nutzten die Schöpfer der ADS aus, sie nahmen in die ADS die Bestimmung § 126 auf, worin es heißt:

> "Für das Versicherungsverhältnis ist das deutsche Recht maßgebend, jedoch finden die Vorschriften über die Transportversicherung insoweit, als sie durch Vertrag abgeändert werden können, keine Anwendung."

Mit einem Federstrich wurde damit geschriebenes Recht beseitigt und an seine Stelle Vertragsbedingungen gesetzt.[26]

---

26) Hagen aaO, S. 15

Da diese allgemeinen Vertragsbedingungen, jedenfalls nach der herrschenden Meinung, rechtsordnungsähnlichen Charakter haben[27] und damit wie Gesetze auszulegen sind, ist die rechtliche Wirkung im Vergleich zur gesetzlichen Regelung dieselbe.
Die Vorschriften, die Rechtsfolgen der Seeuntüchtigkeit regeln, sind im HGB in § 821 und in den ADS in § 58 enthalten.

2. Die DTV-Sonderklausel

Im Laufe der Zeit sind zu den Bestimmungen der ADS Sonderklauseln hinzugetreten. Diese Sonderklauseln werden vom Deutschen Transportversicherungsverband herausgegeben. Gemäß § 1 seiner Satzung hat dieser Verband die Aufgabe, die Interessen der Transportversicherung innerhalb der deutschen Gesamtwirtschaft wahrzunehmen und zu vertreten.
Dem deutschen Transportversicherungsverband gehören fast sämtliche in Deutschland tätigen in- und ausländischen Transportversicherungsgesellschaften an.[28]
Innerhalb des Verbandes sind für die wichtigsten Sparten der Transportversicherung Fachkommissionen eingerichtet worden, so z.B. die Kaskoklauselkom-

---

27) BGHZ 6, S. 376

28) Enge, aaO, S. 26

mission. Diese Kommissionen geben jeweils getrennt für ihren jeweiligen Bereich DTV-Sonderklauseln heraus. Auf anderen Gebieten, so z.B. bei der Güterversicherung sind die in den ADS enthaltenen Bestimmungen gänzlich außer Kraft gesetzt, an ihre Stelle sind seit 1947 Sonderbedingungen getreten.

In der rechtlichen Wertung sind sowohl die Klauseln, als auch die Sonderbedingungen als allgemeine Versicherungsbedingungen anzusehen. Sie haben damit die gleiche Rechtsqualität wie die ADS selbst. Das ergibt sich schon daraus, daß sie nicht auf ein bestimmtes Einzelrisiko abgestellt sind, sondern allgemein Anwendung finden und Eingang in den Markt gefunden haben. In der Praxis wird im Versicherungsvertrag als Rechtsgrundlage zunächst auf die ADS und als Anlage auf die DTV-Sonderklauseln verwiesen.
Für die Folgen der Seeuntüchtigkeit ist in den "Klein-Kasko-Klauseln" - auf die besonders einzugehen ist - eine besondere Bestimmung enthalten.

3. Die Maklerbedingungen

Die Maklerbedingungen haben im Rahmen der Seetransportversicherung eine große Bedeutung. Das ergibt sich schon daraus, daß die Transportversicherung ein reines Maklergeschäft ist [29]. Die Zulässigkeit der Maklerbedingungen ergibt sich aus der Tatsache,

---

29) Enge, aaO, S. 11

daß die in den ADS enthaltenen Bestimmungen grundsätzlich abdingbar sind. Während der Beratungen zu den ADS wurden die Reeder sogar darauf aufmerksam gemacht, daß von den getroffenen Vereinbarungen Abweichungen dem einzelnen Versicherungsvertrag vorbehalten bleiben müssen[30]. Die einzelnen Maklerbedingungen werden ebenfalls dem einzelnen Versicherungsvertrag beigefügt und werden somit Bestandteil des Versicherungsvertrages. Im Unterschied zu den Sonderbedingungen und den DTV-Klauseln sind die Maklerbedingungen allerdings keine allgemeinen Geschäftsbedingungen sondern Bestandteil des jeweils abgeschlossenen Vertrages. Dieser Unterschied hat nicht nur theoretische Bedeutung. Wie bereits festgestellt, sind die allgemeinen Geschäftsbedingungen und damit auch die DTV-Sonderklauseln, wie Gesetze selbst anzulegen. Demgegenüber sind die Maklerbedingungen als Bestandteil des Vertrages wie Verträge auszulegen. Da die Maklerbedingungen von einem "Vertreter" des Reeders eingeführt worden sind, hat das zur Folge, daß Unklarheiten in diesen Maklerbedingungen zu Lasten des Reeders gehen[31]. Der versicherungsnehmende Reeder kann sich also im Zweifel auf eine von den allgemeinen Bedingungen abweichende und in dem Wortlaut unklare Maklerbedingung nicht berufen,

---

30) Bruck, aaO, Bem. 12 zu § 58

31) Enge, aaO, S. 199

da Unklarheiten nach den allgemeinen Regeln zu seinen Lasten gehen würden. Wie noch zu zeigen sein wird, gibt es leider in der Praxis viele nicht eindeutige Maklerbedingungen, was sich aus der Vielzahl der Maklerbedingungen und aus der Tatsache ergibt, daß bei ihrer Abfassung mehr wirtschaftlich-praktische als juristische Gesichtspunkte maßgebend waren[32].

---

32) Enge, aaO, S. 199

2. Kapitel

§ 4 Der rechtliche Einfluß der Seeuntüchtigkeit auf den Versicherungsvertrag vor den ADS.

1.) Die Bremer Bedingungen von 1854

Um die im § 58 ADS enthaltene Bestimmung und die entsprechenden Maklerbedingungen ihrem ganzen Inhalt nach zu verstehen, muß ein Blick auf die Vorläufer dieser Bedingungen geworfen werden. Dabei soll nur auf die Vorläufer eingegangen werden, die in irgendeiner Form die ADS von 1919 beeinflußt haben.

Die ältesten Bedingungen, die Rechtsfolgen für die Seeuntüchtigkeit aufgestellt haben, waren die Bremer Bedingungen von 1854. Dort heißt es im § 36 Abs. 1: "Bei der Versicherung eines Schiffes oder seiner Fracht, wird vorausgesetzt, daß das Schiff seetüchtig ist."[33]

Aus dieser Bestimmung folgt zunächst, daß Gegenstand des Versicherungsvertrages nur ein seefähiges Schiff ist. Ein seeuntüchtiges Schiff ist demnach genau genommen im versicherungsrechtlichen Sinne gar kein Schiff. Ist ein Schiff seeuntüchtig, so fällt die Voraussetzung für die Wirksamkeit des Vertrages fort. Es ist demnach nicht Voraussetzung,

---

33) Nachweis bei Gütschow, aaO, S. 33

daß der seeuntüchtige Zustand Ursache des entstandenen Schadens gewesen ist. Damit ist der Vertrag unter der auflösenden Bedingung dauernder Seefähigkeit geschlossen.

In der Wahl der Mittel, das Risiko zu beschränken, hat der Versicherer mit dieser Regelung des § 36 Abs. 1 zur schärfsten Waffe gegriffen. Es kommt weder auf die Ursächlichkeit des seeuntüchtigen Zustandes und schon gar nicht auf ein Verschulden in der Herbeiführung dieses Zustandes an. Bei dieser Regelung wird sich der versicherungsnehmende Reeder häufig überlegt haben, ob sein Geschäftsrisiko nicht ohne Versicherung und damit ohne Prämie genauso groß ist.

2) Die ASVB von 1867

Die ersten vereinbarten Seeversicherungsbedingungen, die überregionale Bedeutung hatten, waren die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 (ASVB). In diesen Versicherungsbedingungen, die mit Ausnahme von Bremen für ganz Norddeutschland galten, war eine ähnliche Bestimmung enthalten, wie in § 36 Abs. 1 der Bremerischen Seeversicherungsbedingungen § 70 ASVB lautet:

> "Dem Versicherer fallen die nachstehend bezeichneten Schäden nicht zur Last:
> 1. Bei der Versicherung von Schiff und Fracht der Schaden, welcher an dem Schiff oder der Fracht auf einer Reise entsteht, zu welcher das Schiff in einem nicht seetüchtigen oder überladenen Zustand

> oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt in See gesandt ist. Ferner der Schaden, der daraus entsteht, daß dem Schiff nicht die gehörigen Papiere mitgegeben sind."

Nach der Regelung des § 70 ASVB war der Versicherer durch den Nachweis der Seeuntüchtigkeit grundsätzlich auch von der Haftung befreit. Im Ergebnis besteht zu der Regelung des § 36 Abs. 1 der Bremerischen Versicherungsbedingungen - unabhängig davon, daß der Vertrag bestehen bleibt - nur der Unterschied, daß ein Schaden, der durch die nicht vollständige Ausrüstung mit Schiffs- und Ladepapieren entsteht, nur dann die Haftungsfreiheit des Versicherers zur Folge hat, wenn dieser Schaden auch seine Ursache in den fehlenden Papieren hatte.

3. Die im Handelsgesetzbuch getroffene Regelung

Die im 4. Buch des HGB enthaltenen Vorschriften über das Seeversicherungsrecht enthielten in Bezug auf die Seeuntüchtigkeit Regelungen, die den praktischen Bedürfnissen des sich ständig an Umfang erweiternden Seehandelsverkehrs mehr entsprachen. § 821 Abs. 1 HGB lautet:

> "Der Versicherer haftet nicht für den Schaden, der dadurch entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen Zustand in See gesandt wird."[34]

---

34) Die Aufnahme des § 821 in der vorliegenden Fassung war nicht unbestritten. Es gab auch Vorschläge, wonach die Seetüchtigkeit zur Bedingung des abgeschlossenen Vertrages gemacht werden sollte. (Prot. zum HGB S. 4336).

Aus dieser Regelung folgt, daß auf Seiten des Versicherers Leistungsfreiheit nur noch dann besteht, wenn ein ursächlicher Zusammenhang zwischen seeuntüchtigem Zustand und Schaden besteht. Der Versicherungsvertrag ist nicht mehr unter der auflösenden Bedingung dauernder Seefähigkeit geschlossen. Die Seefähigkeit des Schiffes hat auf den Bestand des Versicherungsvertrages keinerlei Einfluß mehr. Innerhalb des bestehenden Vertrages ist bei dieser Regelung die Seeuntüchtigkeit vielmehr ein Risikoausschluß in Form einer Gefahrumstandsausschlußklausel.

Unter dem Einfluß der in § 821 HGB enthaltenen Regelung und dem ständigen Druck der Reedereiverbände änderten die Hamburger Versicherer die Policen hinsichtlich des § 70 ASVB.[35] Dabei wurde der § 70 Abs. 1 durch folgende Bestimmung ergänzt:

> "Dem Versicherer fallen die nachstehend bezeichneten Schäden nicht zur Last: Erstens der Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen oder überladenen Zustande oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt oder ohne die erforderlichen Papiere in See gesandt ist."

---

35) Voigt, aaO, S. 449

3. Kapitel

§ 5 Der rechtliche Einfluß der Seeuntüchtigkeit auf den Versicherungsvertrag in den ADS 1919

1.) Das System der ADS

Die für den deutschen Rechtsraum einheitlich geltenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches veranlaßten die Versicherer in Zusammenarbeit mit den Reederei- und Maklerverbänden, ebenfalls einheitliche Bedingungen zu schaffen. Das geschah durch die "Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919" (ADS). Diese Bedingungen traten wie bereits festgestellt, an die Stelle der im Handelsgesetzbuch enthaltenen seeversicherungsrechtlichen Bestimmungen.
Das System der ADS folgt dem System des Versicherungsvertragsgesetzes, es wird zwischen Kasko- und Güterversicherung unterschieden. Wie Hagen[36] feststellt, ist diese Trennung von grundsätzlicher Bedeutung für die ADS. Nur innerhalb des Kasko-Versicherungsvertrages hat der Versicherungsnehmer, die Folgen eines seeuntüchtigen Schiffes zu vertreten. Der Ladungseigentümer versichert die Güter unabhängig von dem Zustand des Schiffes, auf dem seine Güter befördert werden.

---

36) Anm. 36 Hagen aaO, S. 14

Wie der Kaskoversicherungsnehmer muß sich auch der Frachtversicherungsnehmer, die Seeuntüchtigkeit des Schiffes vorhalten lassen. Das folgt aus § 105 ADS, wonach § 58 ADS Anwendung findet. Das hat seine Berechtigung darin, daß der Verfrachter unabhängig davon, ob er Reeder oder Charterer des Schiffes ist, für die Seetüchtigkeit des Schiffes einzustehen hat, § 559 HGB. Grundsätzlich hat der Begriff der Seeuntüchtigkeit damit nur innerhalb des Kaskoversicherungsvertrages Bedeutung.[36a)]

Die Vorschrift über die Rechtsfolgen der Seeuntüchtigkeit innerhalb des Versicherungsvertrages leitet den zweiten Abschnitt der ADS ein. Die Überschrift des Abschnittes: "Besondere Bestimmungen über die Versicherung einzelner Gegenstände" deutet die Trennung zwischen Schiffs- und Güterversicherung schon an. Die ursprüngliche, heute noch geltende Fassung des § 58 ADS lautet:

1) "Der Versicherer haftet nicht für einen Schaden der dadurch verursacht wird, daß das Schiff nicht seetüchtig, insbesondere nicht gehörig ausgerüstet, bemannt oder beladen oder ohne die zum Ausweise von Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere in See gesandt ist. Entsteht ein Schaden, bevor das Schiff in See gesandt ist, so haftet der Versicherer nicht, wenn der Schaden dadurch verursacht wird, daß das Schiff nicht geeignet ist, die mit dem Schiffsbetriebe verbundenen Gefahren zu bestehen.

36a) Für die Frachtversicherung gelten die Vorschriften über die Kaskoversicherung entsprechend. § 105 ADS.

2) Ist das Schiff verlorengegangen oder beschädigt, ohne daß dabei ein äußeres Ereignis mitgewirkt hat, so gilt der Schaden im Zweifel als durch einen der im Abs. 1 bezeichneten Umstände verursacht."

Die Vorschrift ist seit Bestehen der ADS nicht geändert worden. Zusätzliche Klauseln wurden seitens der Versicherer durch die "Klein-Kasko-Klausel" eingeführt. Das sind Klauseln für Fracht-Motorschiffe und Fracht- Segelschiffe mit oder ohne Motor von weniger als 300 BRT. Danach wird eine Aufhebung oder eine Änderung des § 58 ausdrücklich für unzulässig erklärt. (Ziffer 22).

2.) Die Gegensätze bei den Beratungen zu § 58 ADS

Die Bestimmung des § 58 ADS war bei den Beratungen sehr umstritten.[37] Die Versicherer auf der einen, die Reeder- und Maklerverbände auf der anderen Seite, hatten insbesondere verschiedene Ansichten zu dem "objektiven" Haftungsausschluß. Durch die Vorschrift des § 58 ist zwar endgültig der Grundsatz der garantierten Seetüchtigkeit aufgegeben[38], wie schon unter der geänderten Fassung des § 70 ASVB muß auch nach § 58 ADS der seeuntüchtige Zustand die Ursache des eingetretenen Schadens sein. Man wollte aber einen Ausschluß der Haftung nur dann, wenn der Reeder nicht die von ihm verlangte

---

37) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 58

38) Hagen, aaO, S. 30
a.M. Ritter-Abraham, aaO, Anm. 19 aa zu § 58

subjektive Sorgfaltspflicht in Bezug auf die Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes erfüllt hat. Die Seetüchtigkeit sollte damit zu einer Vertragspflicht des Versicherungsnehmers werden.

Die Versicherer lehnten diese Vorschläge ab. Sie wollten die Haftung für die Leute des Reeders nicht übernehmen, denn das wäre nach ihrer Meinung die Folge der Annahme dieser Vorschläge[39].

Auch die in § 58 Abs. 2 enthaltene Beweislastregel wurde seitens der Reedereiverbände nicht widerstandslos hingenommen. Es wurde darauf hingewiesen, daß durch die in § 58 Abs. 2 enthaltene Beweislastverteilung die Beweislage gegenüber der in § 70 ASVB enthaltenen Regelung noch verschlechtert wurde, weil dort eine Beweislastregel überhaupt nicht vorhanden gewesen sei.

Aber auch in diesem Fall verblieb es bei der von den Versicherern vorgeschlagenen Regelung, jedenfalls sollten die getroffenen Regelungen den Grundsatz darstellen. Schon in den Beratungen zu den ADS brachten die Versicherer zum Ausdruck, daß Abweichendes im einzelnen Versicherungsvertrag vereinbart werden könnte[40]. Von dieser Anregung haben die Makler ausgiebig Gebrauch gemacht. Es gibt heute kaum eine Maklerbedingung, die nicht Abweichendes von der im § 58 getroffenen Regelung enthält.

---

39) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 58
40) Bruck, aaO, Bem. 7 u. 12 zu § 58

§ 6 Die praktischen Folgen der in § 58 ADS getroffenen Regelung.

1.) Eigenhaftung des Versicherungsnehmers auch ohne Verschulden: der "Christel-Vinnern-Fall"

Bevor auf die Maklerbedingungen eingegangen wird, muß am Beispiel einiger Entscheidungen des Reichsgerichts auf die praktischen Folgen der in § 58 ADS enthaltenen Regelung eingegangen werden. Erst die Auslegung des § 58 ADS durch die Gerichte hat die Reederei- und Maklerverbände veranlaßt, für sie günstigere Bedingungen einzuführen. Diese Untersuchung hat auch nicht nur theoretischen Wert, da es auch heute noch Seeversicherungsverträge gibt, in denen die vorliegende Fassung des § 58 ADS Anwendung findet. Z.B. bei Schiffen von weniger als 300 BRT, für die wie festgestellt die "Klein-Kasko-Klauseln" gelten. Auch in § 10 der "Allgemeinen Versicherungsbedingungen" des Assekuranz-Vereins Hamburg-Cranz (Versicherungsverein für Küstenfrachtschiffe auf Gegenseitigkeit) ist der § 58 ADS unverändert übernommen.

Die in § 58 ADS enthaltene Regelung entspricht der geänderten Fassung des § 70 ASVB.

Schon bald nach Erscheinen der ADS zeigte sich an dem Fall der "Christel-Vinnern"[41], daß die

---

41) RGZ 115, 67

Eigenhaftung des Versicherungsnehmers noch weiterreichte als von den Reederei- und Maklerverbänden angenommen.
Die "Christel Vinnern", ein neu erbautes Stahlschiff mit dem Klassifikationscertifikat erster Klasse ging leck, nachdem die erste Reise ohne Schaden verlief.
Die Ermittlungen ergaben, daß Wasser durch die Öffnung eines herausgefallenen Nietes eindringen konnte und Schaden an Schiff und Ladung verursachte. Aus dem Geschehnisablauf wurde entnommen, daß das Niet erst im Laufe der Reise herausgefallen war, denn sonst wäre der Wassereinbruch früher erfolgt. Die technischen Untersuchungen ergaben, daß das Niet durch zu schnelles Erkalten spröde wurde und bei einem bestimmten Außendruck herausfallen mußte.
Auf diese technischen Erkenntnisse berief sich der versicherungsnehmende Reeder. Er meinte, Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Sinne von § 58 ADS könne man dann nicht annehmen, "wenn der Verlust oder die Beschädigung die Folge einer Gefahr sei, die der Schiffsbau bei allen derartigen Schiffen ganz allgemein einschließe. Bei sämtlichen Stahlschiffen bestehe aber, bei sonst bester Beschaffenheit, immer die Gefahr, daß ein Niet herausfällt."
In sämtlichen Instanzen ist den Versicherer befreiende Seeuntüchtigkeit bei Inseesendung angenommen worden. Das Reichsgericht begründet die Entscheidung damit, daß es bei § 58 ADS auf Verschulden des

Reeders nicht ankomme.

Für Ritter[42] ist der Fall der Christel Vinnern ein Beweis dafür, daß es im Rahmen des § 58 auf "Wissen und Wollen des Versicherten" nicht ankommt. Nach Ritter "garantiert" der Versicherungsnehmer - auch im Rahmen von § 58 ADS - die Seetüchtigkeit des Schiffes[43]. Diese Auffassung ist allerdings für die in § 58 ADS geregelten Rechtsfolgen unzutreffend. Ritter beruft sich zur Stützung seiner Rechtsauffassung auf die HGB-Regelung und dort auf die Protokolle Seite 4336. Er übersieht dabei, daß die dort vorgeschlagene Regelung nicht der in das Handelsgesetzbuch übernommenen Regelung entsprach.

Obwohl der Versicherungsnehmer die Seetüchtigkeit nicht garantiert, ist die Haftung des Versicherers auch in solchen Fällen, in denen ein verborgener Mangel Ursache des Schadens gewesen ist, ausgeschlossen, weil die Seeuntüchtigkeit des Schiffes eine nicht mit übernommene Gefahr des Versicherten ist. Es kommt nicht nur nicht auf fehlendes Verschulden an, die Haftung ist in jedem Fall ausgeschlossen, gleich worin die Ursache der Seeuntüchtigkeit bestand.

---

42) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 19 zu § 58
43) Ritter-Abraham, Anm. 19 aa zu § 58

Mit bürgerlich-rechtlichen Haftungsmaßstäben ausgedrückt, heißt das, daß der Versicherungsnehmer im Rahmen des Versicherungsvertrages auch für ein zufälliges Ereignis haftet, daß die Seeuntüchtigkeit herbeiführt. Damit ist die Stellung des Versicherungsnehmers schon bei Abschluß des Vertrages die eines Schuldners, der sich im Verzuge befindet. § 287 Satz 2 BGB.

Salander[44] hat schon nach dem erstinstanzlichen Urteil des Landgerichts Bremen im Fall "Christel-Vinnern" eindringlich darauf hingewiesen, daß bei einer Beibehaltung der Regelung des § 58 ADS "schwere Schäden der im Aufbau befindlichen Handelsflotte zu erwarten sind". Seine Aufforderung an die Versicherer, von der unbilligen Regelung des § 58 ADS im einzelnen Versicherungsvertrag Abstand zu nehmen, verbindet er mit der Warnung, daß die deutschen Reeder sonst auf die Idee kommen könnten, bei ausländischen, insbesondere bei englischen Versicherungsgesellschaften ihre Risiken zu decken. Diese Warnung, insbesondere im Hinblick auf die englische Konkurrenz, konnte im Jahre 1925 allerdings nicht auf fruchtbaren Boden fallen. Sind doch die englischen Versicherungsgesellschaften bei Versicherungsverträgen, die mit Vertragspartnern von "Feindmächten" abgeschlossen wurden, ihren Zahlungs-

---

44) Salander, aaO, Sp. 462

verpflichtungen im Versicherungsfall mit dem Hinweis nicht nachgekommen, daß sie damit noch in England geltenden Gesetzen Hochverrat begehen würden[45].

2) Die Seeuntüchtigkeit als Risikoausschluß

a.)Bedenken aus § 6 VVG

Nach moderner versicherungsrechtlicher Terminologie enthält der § 58 ADS eine klassische Form des Risikoausschlusses in Form einer "Gefahrumstandsausschlußklausel"[46]. Bei einer solchen "Gefahrumstandsausschlußklausel" kommt es auf ein schuldhaft pflichtwidriges Verhalten des Versicherungsnehmers gar nicht an. Es werden vielmehr aus der vom Versicherer nach dem Vertrage zu tragenden Gefahr von vornherein die in den betreffenden Klauseln bezeichneten Gefahrumstände herausgenommen, die unabhängig von einem möglichen Verschulden des Versicherungsnehmers nicht zur Verantwortung des Versicherers stehen[47]. Würde auch das Seeversicherungsrecht den Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes unterliegen - was nach § 186 VVG nicht der Fall ist - so könnte man Bedenken gegen die Annahme eines Risikoausschlusses

---

45) Hagen, aaO, S. 47 und DJZ 1914, S. 1055
46) Lötsch, aaO, S. 32
47) BGH in NJW 59, 1540

aus § 6 VVG herleiten. Aus § 6 VVG folgt nach herrschender Meinung der Grundsatz, daß Formen der Risikobeschränkung nicht zulässig sind, soweit es sich um eine Verhaltensweise des Versicherungsnehmers handelt. Für die Rechtsfolgen dieser Verhaltensweise ergeben sich die zwingenden Rechtsvorschriften aus § 6 VVG[48], was allerdings nicht unbestritten ist. Der Versicherer, der in seinen Vertragsbedingungen aus einer Verhaltensweise des Versicherungsnehmers eine Risikobeschränkung, sei es eine Bedingung oder eine Gefahrumstandsausschlußklausel macht, verstößt insoweit gegen die zwingende Vorschrift des § 6 VVG[49].

In Rechtssprechung und Versicherungslehre ist anerkannt, daß eine Bedingung der Gefahrtragung, die im Grunde genommen ein Verhalten des Versicherungsnehmers darstellt, in Wirklichkeit eine Obliegenheitsklausel ist mit der Folge, daß § 6 mit seinen Verschuldens-Kausalitäts- und Klarstellungserfordernissen gilt[50].

In neuerer Zeit ist im Schrifttum wiederholt darauf hingewiesen worden, daß die zwingende Regelung des § 6 VVG gewissermaßen der "ordre public" des Versicherungsrechts darstellt, also auch dort wo Vertragsfreiheit herrscht wie z.B. im See-

---

48) Bruck-Möller, aaO, Anm. 13 zu § 6

49) RG in JW 1922 S. 100

50) RG in JW 1922 S. 100
Bruck-Möller, aaO, Anm. 14 zu § 6

versicherungsrecht, die Grundsätze des § 6 VVG Anwendung finden müssen[51].
Auch die Rechtssprechung nähert sich dem Standpunkt, daß es redlicher Vertragsauslegung entspricht, für Vereinbarungen, durch die Obliegenheiten des Versicherungsnehmers zu Bedingungen des Versicherungsanspruchs gemacht werden, die Verschuldens- Kausalitäts- und Klarstellungserfordernisse des § 6 VVG anzuwenden. Gegenstand einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes[52] war die Ziff. 13 DTV-Kasko-Klauseln, wonach der Anspruch des Versicherungsnehmers auf Ersatz eines Teilschadens bedingt durch die Ausführung der Ausbesserung ist.
Sicherlich ist diese Ausbesserungspflicht eine Obliegenheit des Versicherungsnehmers. Deshalb war es nur folgerichtig, wenn der Bundesgerichtshof feststellt, daß diese Vereinbarung ihre Grenze an der vom Versicherungsnehmer nicht zu vertretenden Unmöglichkeit des Eintritts dieser Bedingung findet. Der Bundesgerichtshof teilt damit die im Schrifttum erhobenen Bedenken, außerhalb des Versicherungsvertragsgesetzes generelle Vertragsfreiheit innerhalb des Versicherungsvertrages zuzulassen.
In der Ziff. 13 der DTV-Kasko-Klauseln wird eine Verhaltensweise und damit eine Obliegenheit

---

51) Möller, aaO, S. 396, Sieg, aaO, S. 1094
52) BGHZ 2, S. 336

des Versicherungsnehmers zur Erhaltung des sich aus dem Versicherungsvertrage ergebenden Anspruchs gefordert. Im Gegensatz dazu kann bei § 58 ADS sicherlich nicht gesagt werden, daß die Seetüchtigkeit des Schiffes eine Verhaltensweise des Versicherungsnehmers darstellt. Die Seetüchtigkeit eines Schiffes ist zunächst ein objektiver Zustand. Das schließt nicht aus, daß die Herstellung der Seetüchtigkeit häufig von einer Verhaltensweise des Versicherungsnehmers bzw. seiner Repräsentanten abhängig ist. Es sei nur an den Fall der bis zur Inseesendung zu erfolgenden Überprüfung der Beschaffenheit des Schiffes und seiner Ausrüstungsgegenstände hingewiesen.
Für den Fall der "Christel-Vinnern" ist festgestellt worden, daß eine noch so gründliche Untersuchung des Schiffskörpers nicht dazu geführt hätte, den seeuntüchtigen Zustand zu entdecken. War es also unmöglich, den verborgenen Mangel zu entdecken, so müßte mit dem Bundesgerichtshof gesagt werden, daß in diesem Fall der Versicherungsnehmen die Seeuntüchtigkeit nicht zu vertreten hätte. Daraus folgt, daß im Rahmen des § 58 untersucht werden müßte, welches Verhaltensweisen des Versicherungsnehmers sind, die zur Seeuntüchtigkeit führen und welches objektive Tatsachen sind. Eine solche Untersuchung kann immer nur am konkreten Fall vorgenommen werden. Da grund-

sätzlich durch die Maklerbedingungen die Seetüchtigkeit im Rahmen des Versicherungsvertrages zu einer dem Versicherungsnehmer obliegenden Vertragspflicht wird, genügt an dieser Stelle die Feststellung, daß es nach moderner versicherungsrechtlicher Dogmatik fraglich ist, ob die Seeuntüchtigkeit in jedem Fall einen Risikoausschluß darstellen kann. Wie festgestellt, hat diese Frage ausschließlich Bedeutung im Rahmen der Ziff. 22 der "Klein-Kasko-Klauseln", wonach eine Aufhebung oder Abänderung des § 58 nicht zulässig ist.

b.) Das Erfordernis der Kausalität:
Die "causa-proxima-Lehre"

Die sich aus dem Versicherungsvertrag ergebende Pflicht zur Gefahrtragung ist bei einem Risikoausschluß nur dann nicht gegeben, wenn die nicht mit übernommene Gefahr die Ursache des eingetretenen Schadens war.
Will sich der Versicherer im Rahmen des § 58 auf Leistungsfreiheit berufen, muß der seeuntüchtige Zustand das Ereignis sein, das zum Schaden geführt hat. Wie immer, wenn eine Ausnahme vom Prinzip der Allgefahrendeckung vorliegt, ergeben sich Schwierigkeiten in der Frage der Kausalität, weil häufig neben der ausgeschlossenen Gefahr auch "gedeckte" Gefahren den Schaden verursacht haben können.

Bei der Vielfalt von Schadensursachen in der Schiffahrt ist gerade im Seeversicherungsrecht die Ermittlung der zum Schaden führenden Ursache sehr schwierig. Die zum Problem der Kausalität im See- bzw. Seeversicherungsrecht ergangenen Entscheidungen des Reichsgerichts sind deshalb beträchtlich.
Gerade im Rahmen des Seeversicherungsrechts hat sich für bestimmte Fälle das Bedürfnis ergeben, die im Zivilrecht herrschende Lehre von der adäquaten Verursachung zu ergänzen. Das sind solche Fälle, bei denen die Ermittlung der zum Schaden führenden Ursachen allein mit der Lehre von der adäquaten Verursachung nicht möglich ist. Im Seeversicherungsrecht ist die Ermittlung der zum Schaden führenden Ursache aber unbedingt nötig, da sie darüber entscheidet, ob der Versicherer zur Gefahrtragung verpflichtet ist. Für die Bedürfnisse des Seeversicherungsrechts ist in der "causa-proxima-Lehre" eine solche Kausalitätslehre gefunden worden.
Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, im einzelnen und umfassend die Entwicklung und Geltung dieser Kausalitätslehre aufzuzeigen. Es genügt in diesem Rahmen die Feststellung, daß die causa-proxima-Lehre von der Rechtsprechung[53] und vom Schrifttum[54] als die für die Bedürfnisse des Seeversicherungsrechts die Adäquanztheorie ergänzende

---

53) RGZ 153, 113

54) Rüger u. Lindenmayer. Schlegelberger aaO, Anm. 3 zu § 28 Ritter-Abraham Anm. 2 zu § 58

Kausalitätslehre angesehen wird[55].
In den ASVB war im § 101 Abs. 2, Satz 2 die Regelung "causa proxima non remota spectatur" ausdrücklich enthalten. Damit war der Grundsatz festgelegt, daß der Versicherer nur für den durch die versicherte Gefahr verursachten unmittelbaren Schaden haftet. Nur der zunächst verursachte Schaden und nicht der mittelbare Schaden sollte ersetzt werden. Im Sinne der "causa-proxima-Lehre" ist also nicht die Relevanz der Ursache vom Standpunkt eines optimalen Beobachters bedeutend, sondern die nächste am Schadensereignis liegende Ursache. Das bedeutet aber nicht, wie Hagen es annimmt[56], daß das die zeitlich letzte Ursache sein muß. Die "causa-proxima" ist nicht zu verwechseln mit der "causa-ultima"[57].

Die ADS von 1919 haben die causa-proxima-Regelung nicht ausdrücklich übernommen. Gleichwohl ergibt sich aus den Beratungen zu den ADS, daß sie auch für den Bereich der ADS Geltung haben soll[58].

Welche Schwierigkeiten sich für die Rechtsprechung bei der Ermittlung der "nächsten" Ursache ergaben, soll anhand einer Entscheidung des Reichsgerichts gezeigt werden.
Es handelt sich um den Fall des Dampfers "Sülfmeister", dem folgender Sachverhalt zu-

---

55) RGZ 169, 1
56) Hagen, aaO, S. 59
57) RGZ 169, 1
58) Bruck, aaO, Bem. 7 u. 8 zu § 35

grunde liegt[59]. Der Dampfer "Sülfmeister" stieß im Hamburger Hafen mit einem englischen Frachter zusammen. Die Untersuchungen ergaben, daß der Dampfer "Sülfmeister" bei Fahrtantritt seeuntüchtig war, da die Ruderanlage defekt war. Der Schaden an der Ruderanlage wirkte sich so aus, daß ein energisches Steuerbordmanöver nicht möglich war. Der eigentliche Unfallhergang geschah folgendermaßen:

Als der verantwortliche Wachoffizier das englische Schiff auf den "Sülfmeister" zukommen sah, befahl er, den Kurs mit halber Kraft fortzusetzen und erst im letzten Moment wieder mit ganzer Kraft Steuerbord am Bug des Engländers vorbeizulaufen.
Das allein richtige Manöver wäre zu diesem Zeitpunkt ein "rückwärts volle Kraft" gewesen. Zwar wäre bei seetüchtigem Zustand der Ruderanlage wahrscheinlich auch bei dem vom Wachoffizier befohlenen Manöver ein Zusammenstoß verhindert worden, gleichwohl entsprach dieses Manöver nicht nautischer Verhaltensweise[60].
Bei dem seeuntüchtigen Zustand der Ruderanlage mußte es zu einem Zusammenstoß kommen, da ein energisches Steuerbordmanöver mit dem Dampfer "Sülfmeister" gar nicht möglich war. Aber, hätte sich der wachhabende Offizier richtig verhalten, wäre es trotz des seeuntüchtigen Zustandes nicht

---

59) RGZ 153, 113
60) RGZ 153, S. 115

zu einem Zusammenstoß gekommen.
Bei dem von ihm befohlenen falschen Manöver sind somit zwei "adäquate" Ursachen vorhanden. Die defekte Ruderanlage, die das Schiff seeuntüchtig macht mit der Folge, daß der Versicherer von der Haftung befreit ist und das falsche Manöver des wachhabenden Offiziers, für das der Versicherer gem. § 33 Abs. 3 ADS einzustehen hat. Beide Ursachen sind im Sinne der Adäquanztheorie kausal für den eingetretenen Erfolg.
Von der Überlegung ausgehend, daß die Anwendung der Aäquanztheorie zu einer Schadensteilung geführt hätte, eine solche Schadensteilung aber nicht den Bedürfnissen des Seeversicherungsrechts entspricht, mußte weiter untersucht werden, welche der beiden Ursachen eine nähere Beziehung zum Schadensereignis hat, welche also die "causa-proxima" ist. Im vorliegenden Fall ist als nächste und bedeutendere Ursache vom Reichsgericht das nautische Verschulden des verantwortlichen Offiziers angesehen worden. Die Vorinstanzen[61] hatten die Kausalitätsfrage anders entschieden.
Das Reichsgericht verkennt in seiner Entscheidung nicht, daß der seeuntüchtige Zustand an der Ruderanlage ein gefahrerhöhender Umstand ist, der seiner Natur nach den Eintritt des Erfolges dieser Art erfahrungsgemäß begünstigen konnte. Allein ohne

---

61) Sasse, aaO, Nr. 426

das nautische Verschulden des verantwortlichen Wachoffiziers wäre es nicht zu einem Zusammenstoß gekommen. Bei richtiger Lagebeurteilung hätte er zu einem Zeitpunkt das Rückwärtsmanöver befehlen müssen - das zu diesem Zeitpunkt auch das allein richtige Manöver gewesen wäre - bei welchem der vorhandene seeuntüchtige Zustand ohne Einfluß auf den Zusammenstoß geblieben wäre.
Diese Rechtsprechung wurde im "Bahia-Blanca-Fall" ausdrücklich vom Reichsgericht bestätigt[62].
Für den § 58 ADS kann somit festgestellt werden, daß trotz vorhandener Seeuntüchtigkeit der Versicherungsfall gegeben sein kann, wenn eine andere Ursache, z.B. Verschulden der Schiffsbesatzung hinzukommt, ohne die der Schadensfall nicht eingetreten wäre.

c.) Die zeitliche Begrenzung des Risikoausschlusses.

Die Seeuntüchtigkeit führt unter den beschriebenen Voraussetzungen zur Leistungsfreiheit, wenn sie zum Zeitpunkt der Inseesendung vorliegt. Dadurch liegt im Ergebnis eine zeitliche Begrenzung der nicht mit übernommenen Gefahr vor.
Gefahrumstandsausschlußklausel im Sinne von § 58 ADS ist nur die anfängliche Seeuntüchtigkeit.
Es ist heute unbestritten[63], daß unter Inseesendung nicht nur der jeweilige Reiseantritt gemeint ist. Das Schiff muß vielmehr jedesmal see-

---

62) RGZ 196, 1
63) Ritter, aaO, Anm. 27 zu § 58
Schlegelberger, aaO, Anm. 13 zu § 58

tüchtig sein, wenn es in See gesandt wird, also auch, wenn es einen Zwischen- oder Nothafen anläuft.
Bei der Beratung des § 58 war allerdings auch dieser Teil der Bestimmung umstritten[64]. Die Handelskammer Bremen stellte den Antrag, anstelle des Ausdrucks "in See gesandt" den Ausdruck "die Reise antritt" zu setzen. Der Antrag wurde folgendermaßen begründet:

> "Die Vorschrift, daß der Reeder ohne Rücksicht darauf, ob ihn ein Verschulden treffe oder nicht, nicht nur bei Beginn der Reise, sondern auch bei jedem Auslaufen des Schiffes aus einem Zwischenhafen für die Seetüchtigkeit des Schiffes einzustehen habe, erscheine als eine unbillige Härte, da der Reeder tatsächlich gar nicht imstande sei, das Schiff in jedem Zwischenhafen - man denke nur an die entlegenen Zwischenhäfen in unzivilisierten Ländern - einer besonderen Untersuchung daraufhin unterziehen zu lassen. Es können Schäden vorkommen, deren Vorhandensein weder dem Kapitän noch dem Reeder trotz Anwendung aller Sorgfalt bekannt sein könnten."

Es wurde deshalb beantragt, dem Reeder ohne Rücksicht auf Verschulden nur bei Antritt der Reise, dagegen bei Auslaufen aus einem Zwischenhafen nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders haften zu lassen. Es blieb aber bei der in § 58 enthaltenen Regelung. Sie läßt sich bildhaft folgendermaßen darstellen:

---

64) Bruck, aaO, Bem. 6 zu § 58

Fährt ein Schiff von Hamburg in den Persischen Golf und wird durch äußere Einflüsse seeuntüchtig - z.B. schwere See im Mittelmeer verursacht einen Schaden am Ruderblatt - so fällt ein Schaden, der während der weiteren Reise durch das defekte Ruderblatt entsteht nicht unter die Bestimmung des § 58 ADS. Der seeuntüchtige Zustand ist nach Inseesendung eingetreten. Läuft das Schiff auf dieser Reise einen Zwischenhafen an - z.B. in Port Said, wird ein Teil der Ladung gelöscht - und wird bei Verlassen des Zwischenhafens der Schaden am Ruderblatt nicht bemerkt und demzufolge auch nicht ausgebessert, so ist das Schiff von diesem Zeitpunkt an seeuntüchtig, mit der Folge, daß der Versicherer einen aus diesem seeuntüchtigen Zustand entstehenden Schaden nicht zu ersetzen braucht.

4. Kapitel

§ 7 Folgen der Seeuntüchtigkeit nach Inseesendung.

1.) § 33 ADS in seiner allgemeinen Bedeutung für das Seeversicherungsrecht.

Bei dem soeben geschilderten Fall stellt sich zwangsläufig die Frage, was mit solchen Schäden geschieht, deren Ursachen in einem seeuntüchtigen Zustand liegen, der nach Inseesendung des Schiffes entstanden ist.
Da es an einer ausdrücklichen Regelung fehlt, müssen die Rechtsfolgen aus der Vorschrift abgeleitet werden, die sich ganz allgemein mit der Schadensverhütungspflicht des Versicherungsnehmers befaßt[64].
Eine Schadensverhütungspflicht ist im § 33 ADS enthalten.
Auf diese Vorschrift muß im folgenden kurz eingegangen werden, da sie, wie festgestellt, nach Inseesendung des Schiffes die Vorschrift des § 58 ADS ablöst. Daß durch den § 33 ADS eine Schadensverhütungspflicht und nicht eine Obliegenheit besteht, kann als allgemeine Meinung bezeichnet werden[65].

---

64) Schlegelberger, aaO, Anm. 14 zu § 58
Bruck, Lehrb. S. 380

65) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 13 zu § 33
Schlegelberger, aaO, Anm. 1 zu § 33
HansOLG in Sasse Nr. 439

Schlegelberger begründet die bestehende Schadensverhütungspflicht mit der Existenz des § 13 ADS. Abweichend von § 242 BGB knüpft die Verpflichtung zum Handeln nach Treu und Glauben nicht an eine anderweitig begründete Leistungspflicht an, sondern der § 13 ADS verpflichtet die Vertragspartner, im Rahmen des Vertrages sich so zu verhalten, wie Treu und Glauben es erfordern. Dazu gehört die Pflicht, alles zu unterlassen, was den Versicherungsfall herbeiführt, oder sich so zu verhalten, daß der Versicherungsfall nach Möglichkeit gar nicht erst eintritt.

Ritter[66] begründet die bestehende Schadensverhütungspflicht im Seeversicherungsrecht mit der im § 33 Abs. 3 getroffenen Regelung. Nach dieser Regelung hat der Versicherungsnehmer das Verschulden der Besatzung nicht zu vertreten. Nach Ritter setzt diese Regelung die Existenz einer Schadensverhütungspflicht voraus. Ohne die Schadensverhütungspflicht wäre § 33 Abs. 3 überflüssig.
Dieser Begründung ist zuzustimmen. Wenn in § 33 Abs. 3 ausdrücklich festgelegt ist, daß der Reeder das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten hat, so kann das nur die Bedeutung haben, daß die Schiffsbesatzung nach § 278 BGB nicht zum Kreis der Erfüllungsgehilfen gehört. Schon bei der Beratung zum § 33 ADS wurde

---

66) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 12 zu § 33

von der Juristenkommission der Transportversicherer darauf hingewiesen, daß insbesondere die Regelung § 33 Abs. 3 nur denkbar auf der Grundlage der im Zivilrecht bestehenden Regelung der §§ 276, 278 BGB sei. Das ergibt sich aus einer Stellungnahme zu einem Antrag der Handelskammer Bremen und Hamburg[67]. Die Handelskammer Bremen und Hamburg hatten beantragt, im Satz 2 des Abs. 1 des § 33 hinter Versicherungsnehmer das Wort "selbst" einzufügen. Nach den Vorstellungen der Antragsteller sollte dann dieser zweite Absatz folgenden Wortlaut haben:

> "Der Versicherer hat jedoch den von dem Versicherungsnehmer s e l b s t durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes (nautisches Verschulden) verursachten Schaden zu ersetzen."

Zu diesem Vorschlag haben die Transportversicherer erklärt, daß der Antrag offensichtlich von unrichtigen Voraussetzungen ausgehe. Würde man diesem Antrag nämlich stattgeben, so würde dadurch eine von den Haftungsvorschriften des bürgerlichen Rechts abweichende Regelung bestehen werden. Der Antrag wurde abgelehnt, weil der § 33 in seiner bestehenden Fassung eine Ergänzung der Haftungsvorschriften des bürgerlichen Rechts für die Bedürfnisse der Seeversicherung darstellen sollte. Mit der Anwendung der im bürgerlichen Recht geltenden Haftungsvorschriften (§§ 276, 278 BGB) und

---

67) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 33

mit der im § 33 ADS geregelten Ergänzung dieser Haftungsvorschriften ergibt sich für die Eigenhaftung des Versicherungsnehmers folgendes Bild: Wenn der Versicherungsnehmer eine ihm obliegende Schadensverhütungspflicht verletzt, wird der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei. Der Kreis der Erfüllungsgehilfen des Versicherungsnehmers ist durch den § 33 wie folgt festgelegt. Grundsätzlich gehören die Mitglieder der Schiffsbesatzung nicht zu dem Kreis der Erfüllungsgehilfen. Ein Verschulden der Schiffsbesatzung, wozu auch der Kapitän gehört, hat der Versicherungsnehmer somit nicht zu vertreten. § 33 Abs. 3 ADS.

Neben den nautischen Aufgaben hat der Kapitän aber auch administrative bzw. kommerzielle Aufgaben. Was im einzelnen unter diesen Aufgaben zu verstehen ist, ist im § 33 Abs. 1 letzter Halbsatz ADS zum Ausdruck gebracht. Immer wenn der Kapitän in Ansehung der Übernahme, Stauung, Verwahrung oder Ablieferung der Güter handelt, ist er Erfüllungsgehilfe des Reeders. Der versicherungsnehmende Reeder hat dann für sein Verschulden wie für eigenes einzustehen.

2.) Die Rechtsfolgen aus § 33 ADS in Bezug auf die Seeuntüchtigkeit.

Für die vorliegende Fragestellung, wie ein Schaden zu regulieren ist, dessen Ursache in einem seeuntüchtigem Zustand besteht, der nach Inseesendung des Schiffes entstanden ist, ergibt sich aus § 33 ADS folgendes:
Der Schiffsschaden, der z.B. seine Ursache in einem während der Reise entstandenen Schaden am Ruderblatt hat, steht zur Verantwortung des Versicherers. Dabei kommt es nicht darauf an, wer von der Schiffsbesatzung die Nichtbeseitigung des Schadens an der Ruderanlage zu vertreten hat, da es sich in jedem Fall um ein nautisch-technisches Verschulden handelt, hat der Versicherungsnehmer nach § 33 ADS dafür nicht einzustehen.
Genauso verhält es sich mit allen nach Inseesendung durch seeuntüchtige Zustände verursachte Schäden. Werden z.B. die Ladeluken oder die Bullaugen während der Reise geöffnet, bei aufkommendem schlechten Wetter nicht geschlossen und entsteht dadurch ein Schaden am Schiffskörper, so ist zwar die eigentliche Ursache des Schadens ein seeuntüchtiger Zustand, der Schaden steht gleichwohl zur Verantwortung des Versicherers, da der seeuntüchtige Zustand nach Inseesendung entstanden ist.
Schon aus der Aufzählung dieser Beispiele ergibt sich eine "Konfliktsituation" zwischen den Vorschriften der §§ 58 und 33 ADS. Beide Vorschriften

gehen in ihrer rechtlichen Wirkung ineinander über. Die Grenze beider Vorschriften ist der Zeitpunkt der Inseesendung. Der Zeitpunkt der Inseesendung entscheidet also darüber, ob die Seeuntüchtigkeit ein Risikoausschluß oder ihre Herstellung eine Vertragspflicht des Versicherungsnehmers ist. Bis zur Inseesendung ist sie Risikoausschluß, mit der bei ursächlichem Zusammenhang bestehende Folge der Haftungsfreiheit des Versicherers. Nach der Inseesendung wird die Seetüchtigkeit eine Vertragspflicht, mit der Folge, daß neben die Ursächlichkeit auch noch das Verschulden des Versicherungsnehmers treten muß.
Dazu gehört, daß der Verschuldensnachweis im Rahmen des § 33 ADS geführt werden muß. Das heißt, daß das nautisch-technische Verschulden des Kapitäns und der Schiffsbesatzung nicht in den Verantwortungsbereich des Versicherungsnehmers gehört.

§ 8 Grenzfälle zwischen den §§ 33, 58 ADS

Die genaue Festlegung des Zeitpunktes der Inseesendung ist nicht immer möglich, weil die praktischen Gegebenheiten in den jeweiligen Häfen unterschiedlich sind.[68] Daraus folgt die Schwierigkeit für die Rechtsprechung, eine Abgrenzung zwischen § 33 und § 58 vorzunehmen.

68) Prüssmann, aaO, Anm. D1 zu § 559

Grundsätzlich kann festgestellt werden, daß die Fälle dieser Fallgruppe mit den geltenden Bestimmungen in den ADS einer einwandfreien Lösung zugeführt werden können, Schwierigkeiten also weniger auf rechtlichem Gebiet als auf tatsächlichem Gebiet bestehen. Auf diese Fälle muß eingehend eingegangen werden, da sich auch unter Berücksichtigung der Maklerbedingungen zu § 58 das gleiche Problem stellt.

Am Anfang dieser Fallgruppe muß eine Entscheidung stehen, in der das Reichsgericht[69] grundsätzliche Ausführungen zum Verhältnis von anfänglicher zu nachträglicher Seeuntüchtigkeit gemacht hat. In dieser Entscheidung des Reichsgerichts, die noch unter der Geltung der ASVB in geänderter Fassung ergangen ist, stellte das Reichsgericht für einen Fall unsachgemäßer Beladung fest, daß es dem Grundgedanken der Versicherung widerspricht, dem Versicherungsnehmer die Gefahr von Verfehlungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft aufzuerlegen, gegen die er nach obwaltenden rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen machtlos ist, gleichgültig ob das Verschulden der Schiffsbesatzung noch vor Inseesendung eingetreten ist. Diese Entscheidung des Reichsgerichts ist sehr kritisiert worden[70] und vom Reichsgericht auch später aufgehoben worden[71].

---

69) RGZ 85, 129 (131)

70) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 20 zu § 58 und Ritter, in JW 28, 1731

71) RG in JW 28, 1731

In einer späteren Entscheidung[72] ist das Verhältnis der §§ 33 und 58 ADS zueinander erneut Gegenstand eines Rechtsstreits gewesen. Die "Ägir", ein Flußfahrzeug, wurde für die Reise von Hamburg nach Königsberg versichert, also für eine Reise, bei der auch die offene See benutzt werden mußte. In der Ostsee entstand ein Kaskoschaden durch andauernden Ausfall des Motors. Dieser Schaden wird von der Reederei geltend gemacht.
Die Versicherer können beweisen, daß der Motorschaden seine Ursache in einer nicht ordnungsgemäßen Wartung der Brennstofftanks hatte. Das wurde solange nicht bemerkt, wie sich das Schiff auf Flüssen bewegte. Erst bei bewegter See wurde der auf dem Boden der Tanks liegende Dreck hochgespült und dadurch wurden die Zuleitungen zum Motor verstopft.
Der Reeder berief sich auf den § 33 Abs. 3 ADS. Die Wartung der Tanks sei eine Aufgabe des technischen Personals der Schiffsbesatzung.
Das Reichsgericht hat anfängliche Seeuntüchtigkeit angenommen und damit den Versicherungsfall abgelehnt. In der Begründung dieser Entscheidung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß der Schaden seine Ursache in der mangelnden Pflege und der Wartung des Motors habe, daß dieser Schaden aber bei Inseesendung dazu geführt habe, daß das Schiff seeuntüchtig gewesen ist.

---

72) RGZ 118, S. 13

Der Reeder kann sich weder auf das Verschulden eines Besatzungsmitgliedes noch auf relative Seeuntüchtigkeit berufen. Auf das Verschulden des zuständigen Besatzungsmitgliedes deshalb nicht, weil die Pflege des Motors eine Angelegenheit ist, die vor Inseesendung des Schiffes zu erfolgen hat. Auf die relative Seeuntüchtigkeit deshalb nicht, weil bei Beginn der Reise festgestanden hat, daß ein erheblicher Teil der Reise durch die offene See geht. Für diesen Teil der Seereise war das Flußfahrzeug eben nicht seetüchtig.

Eine weitere Entscheidung zu diesem Problemkreis räumte letzte Zweifel hinsichtlich der hier zur Erörterung stehenden Vorschriften der ADS aus[73]. Die Kanal IV ging bei stürmischem Seegang unter. Es stellt sich bei den Untersuchungen heraus, daß ein Teil der Ladung bei bewegter See ins Rutschen geraten war. Die Ursache dafür lag in einer nicht ordnungsgemäßen Verstauung der Ladung. Diese Verstauung war von berusmäßigen Stauern vorgenommen worden.

Der Reeder berief sich auch hier auf die haftungsbegründende Vorschrift des § 33 Abs. 3 ADS, da nach dieser Vorschrift auch der verantwortliche Ladungsoffizier zu der Schiffsbesatzung gehört. Der Versicherer berief sich auf Seeuntüchtigkeit und damit auf seine Haftungsfreiheit. Er verwies

---

73) RG in JW 28, S. 1731

auf den eindeutigen Wortlaut der Vorschrift des § 58, wonach die gehörige Beladung zu der Seetüchtigkeit des Schiffes gehöre.
Das Reichsgericht hat auch diese Klage mit dem Hinweis auf die in § 58 getroffene Regelung abgewiesen.
Ritter[74] hat in seiner Anmerkung zu diesem Urteil mit Recht darauf hingewiesen, daß der § 58 ADS in seiner bestehenden Form gegenstandslos wird, wenn durch die Vorschrift des § 33 Abs. 3 ADS die Haftung des Versicherers doch begründet wird.

In beiden Fällen entspricht das vom Reichsgericht gefundene Ergebnis dem Wortlaut und dem Willen der ADS. Sowohl bei der Ägir, als auch bei der Kanal IV war ein zum Zeitpunkt der Inseesendung seeuntüchtiger Zustand vorhanden. Bei einem solchen Sachverhalt findet die Vorschrift des § 33 Abs. 3 keine Anwendung; für diesen Fall geht die in § 58 getroffene Spezialregelung vor. Daraus ergibt sich, daß die Rechtsfolgen beider Vorschriften zeitlich getrennt einsetzen. Beide Vorschriften lösen sich in ihrer Wirkung im Moment der Inseesendung ab. Alle bis zum Zeitpunkt der Inseesendung vorhandenen seeuntüchtigen Umstände begründen, wenn dieser Zustand zu einem schädigenden Ereignis führt, Haftungsfreiheit des Versicherers. Ist dieser seeuntüchtige Zustand aber erst nach Insee-

---

74) RG in JW 28, S. 1731

sendung eingetreten, so ist die Haftung nach der Vorschrift des § 33 zu regeln.

§ 9 Konkurrenzfälle zwischen § 33 und § 58 ADS.

1.) praktische Fälle.

Bei den erörterten "Grenzfällen" zwischen § 33 und § 58 ADS ist, wie gezeigt, eine Lösung durch genaue Auslegung der in Frage kommenden Bestimmungen der ADS möglich. Es muß nur festgestellt werden, wann das schadensbegründende Ereignis vorgelegen hat.
Es gibt allerdings auch Fälle, bei denen das Abgrenzungskriterium der Inseesendung des Schiffes nicht ausreicht, um zu einer Antwort der Frage zu gelangen, ob ein die Haftung des Versicherers begründender Tatbestand vorliegt oder nicht. Das sind solche Fälle, bei denen ein zum Zeitpunkt der Inseesendung vorhandener seeuntüchtiger Zustand hingenommen wird, weil zu diesem Zeitpunkt Zustände herrschten, die eine solche Verhaltensweise rechtfertigen. In den seltensten Fällen werden z.B. bei Inseesendung des Schiffes die Bullaugen verschottet oder geschlossen. Eine Maßnahme, die nach allgemeiner Erfahrung erst erfolgt, wenn auf See schlechtes Wetter aufkommt. Unterbleibt nun dieses Schließen der Bullaugen bei aufkommendem schlechten Wetter und entsteht durch das in die geöffneten Bullaugen einfließende Wasser ein Schaden am Schiff, so entsteht die Frage, ob der so eingetretene Schaden durch das schuldhafte Verhalten der Schiffs-

besatzung verursacht worden ist, oder ob die Ursache in dem bei Inseesendung herrschendem seeuntüchtigen Zustand zu suchen ist.
Ebenso werden in den seltensten Fällen bei Inseesendung die Ladeluken geschlossen oder die Ladebäume vorschriftsmäßig niedergelegt. Beide Maßnahmen erfolgen in der Regel auf hoher See dann, wenn das herrschende Wetter es erfordert. Wenn diese Maßnahmen unterbleiben, entsteht auch hier die Frage, ob ein dadurch entstehender Schaden am Schiff zur Verantwortung des Versicherers steht.

2.) Problemstellung im Frachtrecht

a) Die gesetzlichen Bestimmungen des HGB.
Diese Problemstellung ist im Seefrachtvertragsrecht seit langem geläufig[75]. Darauf muß im Rahmen dieser Arbeit eingegangen werden, da im Seekaskoversicherungsvertrag - wie noch zu zeigen sein wird - durch die Einführung der Maklerklauseln ein ähnliches Verhältnis zwischen anfänglicher Seeuntüchtigkeit und nachträglichem Verschulden der Schiffsbesatzung besteht und die im Frachtrecht gefundene Lösung möglicherweise in das Seeversicherungsrecht übernommen werden kann.
Nach §§ 559, 606 haftet der Verfrachter dem Befrachter grundsätzlich für jeden Schaden an der Ladung, der seine Ursache in anfänglicher Seeuntüchtigkeit

---

75) Müller, aaO, Sp. 372 ff
Ballin, aaO, S. 35 ff

hat, es sei denn, daß der seeuntüchtige Zustand bis zum Antritt der Reise bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war, § 559 Abs. 2 HGB. Die Haftung des Verfrachters innerhalb des Frachtvertrages besteht demnach nur, wenn der Verfrachter nicht den Nachweis führen kann, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hat walten lassen. Die Herstellung der Seetüchtigkeit wird damit zu einer Vertragspflicht des Verfrachters. Die Umkehr der Beweislast kann möglicherweise dazu führen, daß der Verfrachter auch für ein zufälliges Ereignis einstehen muß, nämlich dann, wenn ihm der Entlastungsbeweis nicht gelingt.[76]

Die Haftungsfolgen für das Verschulden der Leute des Reeders ergeben sich aus § 278 BGB.[77] Die von Müller[78] vertretene Meinung, der auch für den § 559 HGB die Vorschrift des § 607 Abs. 2 anwenden will, ist wie noch zu zeigen sein wird, schon deshalb nicht haltbar, weil die in dieser Vorschrift enthaltene Ausnahmeregelung nur innerhalb der Vorschrift Geltung haben kann, für die sie eine Ausnahmeregelung darstellt.

Grundsätzlich sind die Leute des Verfrachters seine Erfüllungsgehilfen[79]. Wenn Reeder

---

76) Prüssmann, aaO, Anm. D3 zu § 559
77) Prüssmann, aaO, D4 zu § 559
78) Müller, aaO, Sp. 385
79) Prüssmann, aaO, Anm. D4 zu § 559

und Verfrachter eine Person sind, ergibt sich die Haftung des Reeders für die Schiffsbesatzung aus den §§ 485, 486 HGB. Hat der Verfrachter das Schiff gechartert, dann haftet er auch für das Verschulden der Schiffsbesatzung, da die Schiffsbesatzung dann Erfüllungsgehilfe des Vercharterers ist.

Die Haftung für Schäden, deren Ursache in nachträglicher Seeuntüchtigkeit liegen, ergibt sich aus § 606 HGB. Nach dieser Vorschrift hat der Verfrachter auch für alle Schäden einzustehen, deren Ursache durch nicht gehörige Sorgfalt entstanden sind. Die Haftungslage ist die gleiche wie bei § 559 HGB.

Im Unterschied zu § 559 haftet der Verfrachter im Rahmen des § 606 HGB nicht für das nautisch-technische Verschulden der Schiffsbesatzung, § 607 Abs. 2 HGB. Schon aus der Stellung des § 607 Abs. 2 HGB im Gesetz ergibt sich, daß diese Regelung sich nur auf die in Absatz 1 getroffene Regelung beziehen soll[80].

Aber auch der Umfang der Haftung aus den §§ 559, 606 HGB ist unterschiedlich. Die Haftung gemäß § 606 ist auf den gemeinen Handelswert begrenzt, § 658 HGB, während die Haftung aus § 559, nur in den Grenzen des § 660 HGB, auf das volle Interesse geht. Darüberhinaus ist die Haftung

---

80) Prüssmann, aaO, Anm. D4 zu § 559

aus § 559 HGB Zwangshaftung, § 662 HGB.
Im Ergebnis kann somit festgestellt werden, daß sich auch innerhalb des Frachtvertrages die Notwendigkeit ergeben kann festzustellen, ob ein Schaden an der Fracht durch anfängliche oder nachträgliche Seeuntüchtigkeit verursacht worden ist. Für Ladungsschäden, die ihre Ursache in anfänglicher Seeuntüchtigkeit haben, kann sich der Verfrachter nicht freizeichnen, er haftet für das Verschulden der Schiffsbesatzung und in Höhe des vollen Interesses.

b.) Entscheidungen zu dieser Fallgruppe.

1. Die erste bekannte Entscheidung, die sich zu dem hier zur Erörterung stehenden Problem äußert, wurde nach englischem Recht entschieden. Für das Verhältnis von anfänglicher Seeuntüchtigkeit und Verschulden der Besatzung (management of the ship) gilt für die Haftungsfolgen das gleiche wie im deutschen Recht[81]. Auf diesen Fall soll deshalb etwas ausführlicher eingegangen werden, weil er in anschaulicher Weise die hier interessierende Problematik vergegenwärtigt. Das "House of Lords" hat im Jahre 1877 folgenden Fall zu entscheiden[82]. Bei der "State of Virginia" entstand ein Ladungsschaden dadurch,

---

81) Müller, aaO, Sp. 380 IV
82) Nachweis bei Müller, aaO, S. 382, (IV, 1)

daß durch die offene Schiffspforte des Orlopdecks, die einen Fuß über der Tiefladelinie beginnt, Wasser eindringen konnte. Wann die Schiffspforte geöffnet wurde, konnte nicht mehr festgestellt werden. Das "House of Lords" ist bei der rechtlichen Beurteilung des Falles deshalb von drei theoretischen Möglichkeiten ausgegangen.

1) Die Schiffspforte war bei Inseesendung des Schiffes geschlossen. Sie ist während der Reise geöffnet worden und bei aufkommendem schlechten Wetter nicht geschlossen worden. In diesem Fall liegt ein technisches Verschulden der Schiffsbesatzung vor. Der Verfrachter haftet für den Ladungsschaden nicht.

2) Die Schiffspforte war bei Inseesendung des Schiffes geöffnet. Sie konnte bei aufkommendem schlechten Wetter nicht geschlossen werden, da technische Mängel an der Schließvorrichtung vorhanden waren.

3) Die Schiffspforte war bei Inseesendung offen. Die Möglichkeit sie zu schließen, wäre rein technisch vorhanden gewesen, die Besatzung hat es aber bei aufkommendem schlechten Wetter vergessen. Für das hier zu erörternde Problem, ob ein Fall der anfänglichen Seeuntüchtigkeit oder ein Fall des technischen Verschuldens der Schiffsbesatzung vorliegt, sind nur die beiden letzten aufgezeigten Möglichkeit von Bedeutung.

Das "House of Lords" hat nur für den letzten Fall ein den Verfrachter von jeder Haftung freistellendes Verschulden der Schiffsbesatzung angenommen. Für den zweiten Fall ist anfängliche Seeuntüchtigkeit angenommen worden. Der den Schaden verursachende seeuntüchtige Zustand ist nicht nur darin gesehen worden, daß die Schiffspforte bei Inseesendung des Schiffes nicht geschlossen war, als weiterer Mangel kam hinzu, daß die Schiffspforte wegen eines technischen Mangels gar nicht geschlossen werden konnte. Damit wird genau genommen nur dieser technische Mangel an der Schließvorrichtung zum eigentlichen seeuntüchtigen Zustand. Bei Betätigung der Schließvorrichtung im Hafen hätte dieser Mangel leicht erkannt und behoben werden können.

2. Aus der neueren amerikanischen Rechtsprechung liegt für diese Fallgruppe ein interessanter Fall vor, der die Problemstellung ebenfalls veranschaulicht und darüberhinaus beweist, daß das hier erörterte Problem von internationaler Bedeutung ist. Die Rechtsgrundlage der Entscheidung stellen die Haager-Regeln von 1922 dar, die in Amerika Teil des geltenden Seerechts geworden sind. Die hier zur Erörterung stehenden Vorschriften des HGB sind aufgrund der Haager-Regeln in der bestehenden Form

durch die Seefrachtsnovelle von 1937[83] in das HGB aufgenommen worden.
Der US-Court of Appeals hatte sich mit folgendem Fall zu befassen[84].
Das Schiff "Black-Heron" war in zwei von insgesamt drei vorhandenen Ballasttanks mit Stückgütern beladen worden. Der dritte Ballasttank war für die u.U. notwendig werdende Übernahme von Wasser freigelassen worden. Von diesem dritten Ballasttank war eines der beiden vorhandenen Einfüllöcher verstopft. Als der verantwortliche Offizier das Ballastwasser in diesen dritten Tank einfüllen wollte, benutzte er aus Versehen das Einfülloch eines der beiden anderen Tanks. Dadurch entstand erheblicher Schaden an der Ladung, die sich in diesem Tank befand. Der Befrachter berief sich auf Seeuntüchtigkeit des Schiffes bei Reisebeginn, unter Hinweis auf den defekten Einfüllstutzen im dritten Ballasttank. Das Gericht folgte dieser Ansicht nicht. Es stellte sich auf den Standpunkt, daß bei Verstopfung eines von zwei vorhandenen Einfüllstutzen nicht unbedingt zu folgern ist, daß bei Bedarf keiner von beiden benutzt wird, sondern ein ganz anderer, in dem sich verderbliche Ladung befindet. Das Einfüllen des Wassers in einen anderen, als den vorgesehen Ballasttank stellt zwar ein Verschulden

---

83) RG Bl. 1937 I, 891, Müller, aaO, Sp. 372
84) Hansa, 1964, 1769

des verantwortlichen Offiziers dar, für dieses Verschulden ist aber der Verfrachter nicht haftbar.

3. Die anhand des englischen und amerikanischen Rechts erörterten Probleme sind aber auch in der deutschen Rechtsprechung aufgetreten, wie im Fall des Dampfers "Blücher"[85]. Bei Inseesendung des Schiffes waren weder die Metallblenden vor und hinter den Bullaugen verschlossen, noch war eine Luke im Zwischendeck ordnungsgemäß verschalkt worden. Diese Maßnahmen unterblieben auch, als schwere See aufkam. So konnte Wasser in die Zwischendecksladung dringen. Der Schaden ist also durch zwei ineinandergreifende Mängel verursacht worden. Die nicht verschlossenen Metallblenden allein hätten noch zu keinem Schaden an der Ladung geführt. Erst die nicht verschalkte Luke im Zwischendeck ließ Wasser eindringen. Hier ist vom Landgericht Hamburg Verschulden der Schiffsbesatzung mit der Begründung angenommen worden, daß das Schließen der Metallblenden und verschalken der Zwischendeckluke erst bei gegebener Veranlassung erforderlich gewesen wäre.

---

85) Hans RGZ 1915, S. 169

4. Ein Fall aus der neueren Rechtssprechung[86] ist der Fall des Dampfers "Oliver". Das Schiff hatte mit Brandnestern im Kohlenbunker die Reise angetreten. Der Kapitän hatte diese Brandnester zwar erkannt, glaubte sie aber während der Reise unter Kontrolle halten zu können. Während der Reise erweiterten sich jedoch diese Brandnester zu einem Bunkerbrand. Dieser Bunkerbrand griff auf die Ladung über und stellte großen Schaden an.
Auch in diesem Fall wurde Seeuntüchtigkeit bei Reisebeginn verneint. Das Hanseatische Oberlandesgericht nahm an, daß die Schiffsleitung bei der Beurteilung der Lage davon ausging, die bekannten Brandnester während der Reise mit Bordmitteln unter Kontrolle zu halten. Wenn das während der Reise nicht gemacht wurde oder aus unerklärlichen Gründen nicht geschah, so ist das ein Verschulden der Besatzung, für das der Verfrachter nicht einzustehen hätte.

c.) Lösungsformel für diese Fälle

Wie bereits festgestellt, ist im Frachtvertragsrecht auch eine theoretische Lösung für diese Fälle gefunden worden. Schon Müller[87] hat festgestellt, daß diesen Fällen der Leitsatz vorschwebt, "daß ein schon bei Reisean-

---

86) Hans RGZ 1933, B, S. 497
87) Müller, aaO, Sp. 382

tritt vorhandener gefahrdrohender Zustand dann keine Seeuntüchtigkeit begründet, wenn seine Beseitigung vor Eintritt der Gefahr wahrscheinlich ist; unterbleibt dann diese Beseitigung, so kann darin ein Verschulden in der technischen Schiffsbedienung liegen. Ist dagegen solche Beseitigung von vornherein unwahrscheinlich, so muß der gefahrdrohende Zustand zur Feststellung einer anfänglichen Seeuntüchtigkeit herangezogen werden."
Ein bei Inseesendung bestehender Mangel stellt dann keine Seeuntüchtigkeit dar, wenn mit der Beseitigung des Mangels vor Eintritt der Gefahr gerechnet werden kann[88].

3.) Anwendung dieser Lösung auf das Verhältnis von § 58 zu § 33 ADS.

a.) Das Interesse des Befrachters und des Versicherers an der Seetüchtigkeit.

Innerhalb des Frachtvertrages wird also darauf abgestellt, ob bei Inseesendung in Kauf genommene Mängel während der Reise mit Bordmitteln abgestellt werden können.
Ob bei den gleichen Fällen für den Versicherungsvertrag auch auf die Beseitigungsfähigkeit des Mangels abgestellt werden kann, ist von zwei Voraussetzungen abhängig.

---

88) Ballin, aaO, S. 34
Schaps-Abraham, aaO, Anm. 13 zu § 513

1. Ob die Seetüchtigkeit des Schiffes für den Versicherer innerhalb des Versicherungsvertrages die gleiche Bedeutung hat, wie für den Befrachter innerhalb des Frachtvertrages. Und

2. ob der Haftungsumfang für anfängliche und nachträgliche Seeuntüchtigkeit nach den ADS die gleichen sind, wie im Frachtrecht des HGB.

Zunächst muß also untersucht werden, welches Interesse der Befrachter an der Seetüchtigkeit des Schiffes hat.

aa.) Grundsätzlich ist der Befrachter nur daran interessiert, daß seine Güter wohlbehalten an ihrem Bestimmungsort ankommen. Er ist nur an dem Transporterfolg interessiert, der nach dem Frachtvertrag auch allein geschuldet ist. Natürlich ist dieser Transporterfolg von der Stellung des seetüchtigen Schiffes abhängig. Der Befrachter würde in Kenntnis der Seeuntüchtigkeit des Schiffes sicherlich einen anderen Vertragspartner suchen, zumal die Güter häu-fig einen höheren Wert haben als das Schiff selbst.
Ob der Befrachter einen durchsetzbaren Anspruch auf die Stellung eines seetüchtigen Schiffes mit der Folge aus § 326 BGB hat, ist umstritten. Teilweise wird ange-

nommen, daß die Stellung eines seetüchtigen Schiffes eine Hauptpflicht des Verfrachters sei[89], zumindestens hat aber der Befrachter das Recht es abzulehnen, auf ein seeuntüchtiges Schiff zu verladen[90].
Im Gegensatz dazu ist Prüßmann der Meinung[91], daß die Stellung eines seetüchtigen Schiffes eine Nebenpflicht des Verfrachters sei. Danach hat der Befrachter nur dann die Rechte aus § 326 HGB, wenn eine Garantie bzw. eine Gewährleistung des Verfrachters hinsichtlich der Seetüchtigkeit abgegeben ist. Die rechtliche Qualifikation, ob Neben- oder Hauptpflicht, gibt nur bedingt eine Antwort auf die Frage nach dem Interesse an der Seetüchtigkeit des Schiffes. Es braucht deshalb an dieser Stelle nicht abschließend erörtert zu werden, ob das Recht auf ein seetüchtiges Schiff innerhalb des "Synallagmas" des Frachtvertrages liegt. Grundsätzlich ergibt sich aus § 559 HGB sicherlich nur die Sanktion für die Stellung eines seeuntüchtigen Schiffes,

---

89) Schaps-Abraham, aaO, Einl. zu § 559
90) Schlegelberger-Liesecke, aaO, Anm. 10 zu § 559
91) Prüßmann, aaO, Anm. 1 und 3 zu § 559

die in der Schadensersatzpflicht des Verfrachters besteht.

bb.) Aus § 58 ADS ergibt sich als Sanktion die Leistungsfreiheit des Versicherers für alle durch Seeuntüchtigkeit entstandenen Schäden. Der Versicherer hat innerhalb des Versicherungsvertrages auch keinen "Anspruch" auf ein seetüchtiges Schiff, gleichwohl hat er ein großes Interesse an der Stellung eines seetüchtigen Schiffes, das bringt er dadurch zum Ausdruck, daß er für den Fall der Seeuntüchtigkeit seine ihm sonst nach dem Versicherungsvertrage obliegende Pflicht zur Gefahrtragung ablehnt. Schon aus dem Vergleich der "Sanktionen", denen Versicherungsnehmer und Befrachter unterliegen folgt das gleiche Interesse von Versicherer und Befrachter an der Seetüchtigkeit des Schiffes.
Darüberhinaus geht der Versicherer bei seiner Risikoberechnung davon aus, daß das Schiff, das er versichert, seetüchtig ist. Bei einem seeuntüchtigen Schiff sind die Schadensquellen bedeutend größer als bei einem seetüchtigen Schiff. Das Risiko bei einem seeuntüchtigen Schiff ist für den Versicherer unüberschaubar. Der Versicherer würde in Kenntnis der Seeun-

tüchtigkeit des Schiffes entweder die Versicherung ablehnen, oder die Prämie entsprechend dem höheren Risiko kalkulieren.

cc.) Bei dieser Gleichartigkeit der Interessenlage kommt Wüstendörfer zu Recht zu dem Ergebnis[92], daß die Seetüchtigkeit des Schiffes "als unverrückbares Element gedeihlicher Seefahrt" die Grundlage der Vertragsbeziehungen des Reeders zum Befrachter und zum Kaskoversicherer ist.

.) Der Haftungsumfang des Verfrachters und des Versicherungsnehmers.

Bei dieser gleichen Interessenlage des Versicherers und des Befrachters an der Seetüchtigkeit des Schiffes, müßte für die durch Seeuntüchtigkeit entstandenen Schäden der gleiche Haftungsumfang bestehen, d.h. die Haftung müßte unter den gleichen Kausalitäts- und Verschuldensvoraussetzungen einsetzen. Das ist erkennbar nicht der Fall. Der sich aus § 58 ADS ergebende Haftungsumfang - im Versicherungsvertrag die Eigenhaftung des Versicherungsnehmers - ist ein Risikoausschluß in Form einer Gefahrumstandsausschlußklausel. Der Versicherer haftet auch nicht, wenn der

---

92) Wüstendörfer, aaO, S. 226

seeuntüchtige Zustand nachgewiesenerweise unverschuldet eingetreten ist.
Eine Haftung aus § 559 HGB hingegen setzt nur bei Verschulden des Verfrachters ein. Im Rahmen dieser Vorschrift ist die anfängliche Seetüchtigkeit eine Vertragspflicht des Verfrachters.
Nur der Haftungsumfang für durch nachträgliche Seeuntüchtigkeit entstandene Schäden ist nach § 33 Abs. 3 ADS nach § 607 Abs. 2 HGB identisch: für nautisch-technisches Verschulden der Schiffsbesatzung haftet der Verfrachter genau so wenig wie der Versicherungsnehmer.
Zu welchen praktischen Unterschieden der verschiedene Haftungsumfang bei § 58 ADS und bei § 559 HGB führt, ergibt sich aus dem bereits erwähnten Fall der "Christel Vinnern". Der Versicherer konnte sich auf anfängliche Seeuntüchtigkeit und damit auf Haftungsfreiheit berufen. Der Befrachter könnte sich in diesem Fall nicht auf anfängliche Seeuntüchtigkeit berufen, da der Mangel auch bei größter Sorgfalt des Verfrachters nicht zu entdecken war. Der Beweis fehlenden Verschuldens hätte seitens des Verfrachters geführt werden können. Das Verhältnis des Haftungsumfangs bei anfänglicher und nachträglicher Seeuntüchtigkeit im Frachtvertrag ist ein anderes, als im Versicherungsvertrag. Daran scheitert letztlich

auch die Übertragung der frachtrechtlichen Lösung der Konkurrenzfälle zwischen § 559 und § 607 Abs. II HGB auf die gleichen Fälle im Versicherungsrecht. Auf die "Beseitigungsfähigkeit" eines Mangels konnte im Frachtvertrag nur abgestellt werden, weil die Beseitigungspflicht vor Inseesendung bereits eine Vertragspflicht darstellt[93]. Innerhalb des Seeversicherungsvertrages ist aber die "Beseitigungspflicht" vor Inseesendung gerade keine Pflicht des Versicherungsnehmers, sondern eine objektive Grenze seiner Eigenhaftung.
Für das Versicherungsrecht mußte also eine andere Lösung dieser Konkurrenzfälle zwischen anfänglicher und nachträglicher Seeuntüchtigkeit gefunden werden.
Für eine mögliche Abänderung des Haftungsumfangs in § 58 ADS, was in der Praxis durch Einführung von Maklerklauseln weitgehend geschehen ist, darf die im Handelsgesetzbuch für das Frachtrecht getroffene Regelung nicht übersehen werden. Wie gezeigt, ermöglichen diese Bestimmungen einfache und praktische Lösungen, selbst bei schwierigen Fällen.

..) Die "seeversicherungsrechtliche" Lösung: der "Falkensteinfall"

Für die hier erörterte Fallgruppe der Konkurrenzfälle zwischen §§ 58, 33 ADS ist soweit

---

93) Müller, aaO, Sp. 376

ersichtlich nur ein Fall vom Reichsgericht entschieden worden, bei dem es um die Frage ging, ob ein anfänglicher seeuntüchtiger Zustand oder ein nachträgliches Verschulden der Schiffsbesatzung vorliegt[94].

Der Dampfer "Falkenstein" war mit undichten Ladeluken in See gegangen. Die Ladeluken konnten auch auf See nicht geschlossen werden, da einige Plankenenden der Holzladung in die Verschlußöffnung hineinragten. Weiter waren die hinter der Ladeluke liegenden Trimm- bzw. Bunkerluken offen. Durch diesen Zustand und durch den Umstand der geöffneten Ladeluke drang bei schwerer See Wasser in die Luken und beschädigte Schiff und Ladung.

Bei dieser Sachlage hat die Vorinstanz[95] anfängliche und für den Schaden ursächliche Seeuntüchtigkeit angenommen. Damit stand der Kaskoschaden nicht zur Verantwortung des Versicherers. Die Vorinstanz hatte diese Entscheidung allerdings gefällt, ohne zu untersuchen, ob die Trimm- bzw. Bunkerluken während

---

94) RG bei Sasse, aaO, Nr. 43
Daß für die erörterte Fallgruppe im Vergleich zum Frachtvertragsrecht höchstrichterliche Entscheidungen sehr selten sind, liegt daran, daß Deckungsprozesse selten geführt werden, das wiederum ergibt sich aus dem mit dem hohen Streitwert verbundenen Prozeßrisiko. Auch die vermittelnde Stellung des Seemaklers und seine Möglichkeit den Verhältnissen entsprechende Ausgleichsvorschläge zu machen, mag ein Grund dafür sein, daß Deckungsprozesse selten geführt werden.

95) HansOLG bei Sasse, Nr. 416

der Fahrt geschlossen werden konnten. Das Reichsgericht hob die Entscheidung mit der Begründung auf, daß das Versäumen des Schließens der Trimm- bzw. Bunkerluken ein Verschulden der Schiffsbesatzung sei, und daß dieses Verschulden auch die nächste Ursache des eingetretenen Schadens sei. Wörtlich hat das Reichsgericht festgestellt:

> "Das Berufungsgericht hat ferner nicht festgestellt, daß ein ordnungsgemäßes Verschließen der Trimm- bzw. Bunkerluken während der Versicherungsreise möglich gewesen ist. Vielmehr ist auch dieses vom Berufungsgericht dahingestellt gelassen und danach zu unterstellen, daß ein solches Verschließen hätte vorgenommen werden können. Alsdann wäre es die Pflicht der Schiffsbesatzung gewesen, diesen Verschluß rechtzeitig und gehörig vorzunehmen.
>
> Die Nichterfüllung dieser Dienstpflicht bedeutet ein nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung, für welches nach § 33, 3, 28 ADS die Versicherer einzustehen haben. Wäre aber ohne ein solches von den Versicherern zu vertretendes Verschulden der Schiffsbesatzung der Schaden nicht entstanden, so kann die vom Berufungsgericht festgestellte Seeuntüchtigkeit nicht als die alleinige und nächste Ursache des Schadens bezeichnet werden."

Das Reichsgericht ist also davon ausgegangen, daß ohne die geöffneten Trimm- bzw. Bunkerluken der Schaden nicht entstanden wäre, und daß diese Luken während der Reise hätten geschlossen werden können.

Damit liegt ein echter Konkurrenzfall zwischen anfänglicher Seeuntüchtigkeit und nachträglichem Verschulden der Schiffsbesatzung vor.
Mit der frachtrechtlichen Lösungsformel für diese Fälle hätten sicherlich auch die Vorinstanzen für den Versicherungsnehmer entschieden.

Die Lösung mit Hilfe der "causa-proxima" erscheint im übrigen nicht unproblematisch. Die beiden zum Schaden führenden Ursachen sind adäquat kausal für den eingetretenen Schaden. Daß das Reichsgericht nur das Verschulden der Schiffsbesatzung als nächste am Schadensereignis liegende Ursache angesehen hat, erscheint deshalb bedenklich, weil Gegenstand des Verschuldens ein Unterlassen war. Ein Unterlassen, nämlich eine Beseitigung des seeuntüchtigen Zustandes, liegt in der Regel aber immer vor. Auch im "Christel-Vinnern-Fall" lag genau genommen ein Nichtbeseitigen des seeuntüchtigen Zustandes vor.

5. Kapitel

§ 10 Die Beweislastregel des § 58 Abs. 2 ADS

1.) Die einzelnen Voraussetzungen des § 58 Abs. 2

a.) Das "äußere Ereignis"

Der § 58 Abs. 2 ADS lautet:

> "Ist das Schiff verlorengegangen oder beschädigt, ohne daß dabei ein äußeres Ereignis mitgewirkt hat, so gilt der Schaden im Zweifel als durch einen der im Abs. 1 bezeichneten Umstände verursacht."

Nach dieser Regelung hat der Versicherer im Rahmen des § 58 Abs. 2 ADS nur das "Nichtvorliegen eines äußeren Ereignisses" zum Zeitpunkt des Schadensfalls zu beweisen, dann ist der Schaden durch einen seeuntüchtigen Zustand eingetreten.

Es liegt auf der Hand - damit werden ins Einzelne gehende Untersuchungen nicht vorweg genommen -, daß diese Beweisanforderungen an den Versicherer andere sind, als bei der Beweisführung nach § 58 Abs. 1 ADS.

Das wird zwar von Enge[96] bestritten, der die Ansicht vertritt, daß bei Anwendung der Grundsätze des "prima facie Beweises" der § 58 Abs. 2 ADS überflüssig sei. Diese

---

96) Enge, aaO, V, S. 197

Rechtsansicht verkennt aber, daß der "prima facie Beweis" im Grunde genommen kein Beweis ist, sondern eine Frage der Beweiswürdigung. Darauf muß im einzelnen eingegangen werden.

Bevor auf die Folgen der in § 58 Abs. 2 enthaltenen Beweislastregel eingegangen wird, muß untersucht werden, welche Bedeutung der Begriff des "äußeren Ereignisses" hat. Die Einführung dieses Begriffes hat seine Berechtigung in der Überlegung, daß ein seetüchtiges Schiff nicht ohne weiteres zu Schaden kommt. Wenn ein Schiff einen Schaden an Ladung oder am Schiffskörper nimmt, ohne daß dafür ein in äußeren Ereignissen erkennbarer Grund vorliegt, so war das Schiff nicht seetüchtig.

Was man im einzelnen unter einem "äußeren Ereignis" zu verstehen hat, ist von der Rechtssprechung nicht einheitlich beurteilt worden. Die Schwierigkeit einer für alle Fälle gleichermaßen geltenden Begriffsbestimmung dieses Merkmals ergeben sich aus der Natur der Sache. Ein "äußeres Ereignis" wirkt nämlich nicht auf jedes Schiff gleichmäßig. Da die Stabilität der Schiffe von der Art der Bauweise abhängig ist, ist grundsätzlich ihre Seefähigkeit auch unterschiedlich, d.h. jedes Schiff reagiert unter-

schiedlich auf ein von außen kommendes Ereignis. So hat z.B. das Hanseatische Oberlandesgericht[97] entschieden, daß im Elbrevier Windstärke 5 mit Böen bis zu Windstärke 7 auch wenn sie gegen den Strom stehen, keine Verhältnisse schaffen, die als äußeres Ereignis im Sinne des § 58 Abs. 2 anzusehen sind.
Das Reichsgericht[98] hat zum Begriff des "äußeren Ereignis" folgendes ausgeführt:

> "Unter äußerem Ereignis muß ein solches Ereignis, eine solche Seegefahr verstanden werden, die geeignet ist, einem in See gesandten und zum Bestehen der gewöhnlichen und unvermeidlichen Seegefahren tauglichen Schiff Schaden zuzufügen, die also den auf einem solchen Schiff eingetretenen Schaden unerklärlich erscheinen lassen."

Grundsätzlich ist demnach unter einem "äußeren Ereignis" ein solches zu verstehen, das einen Schaden auch bei einem seetüchtigen Schiff bei gleicher Bauart erklärlich macht[99].
Der Beweis des Versicherers, daß kein äußeres Ereignis vorgelegen hat, ist ohne Mitwirkung des Versicherungsnehmers in der Regel nicht möglich. Ohne Einblick in das Schiffstagebuch und ohne Information des Versicherungsnehmers könnte der Versicherer sich

---

97) Sasse, aaO, Nr. 473
98) RGZ 115, S. 67 (69)
99) Ritter, aaO, Anm. 35 zu § 58

kein Bild von der zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses herrschenden Witterungsstände machen. Der Versicherungsnehmer ist allerdings nach § 43 ADS zur Auskunfterteilung verpflichtet. Verletzt der Versicherungsnehmer diese Auskunftspflicht, so kehrt sich die Beweislast um[100], mit der Folge, daß der Versicherungsnehmer nunmehr beweisen muß, daß ein äußeres Ereignis die Ursache des eingetretenen Schadens war.

b.) Die Vermutung des § 58 Abs. 2 ADS

Wenn also der Versicherer den positiven Beweis geführt hat, daß bei dem Verlust oder der Beschädigung des Schiffes kein äußeres Ereignis mitgewirkt hat, so wird durch den § 58 Abs. 2 ADS die Vermutung aufgestellt, daß der Schaden durch einen der im Abs. 1 bezeichneten Umstände verursacht worden ist. Es fragt sich allerdings, ob sich diese Vermutung auf alle in Abs. 1 bezeichneten Umstände oder nur auf die Seeuntüchtigkeit bezieht. Bezieht sich die Vermutung nur auf die Seeuntüchtigkeit, so müßte der Versicherer noch die Seeuntüchtigkeit bei Inseesendung beweisen.

---

100) Ritter, aaO, Anm. 34 zu § 58

Diese Fragestellung ist nicht nur theoretischer Natur. Gerade die Konkurrenzfälle zwischen § 33 und § 58 ADS haben bewiesen, daß es häufig sehr schwierig ist, bei einem auf Seeuntüchtigkeit beruhendem Mangel festzustellen, ob dieser Mangel bereits bei Inseesendung vorhanden gewesen ist.
Der Schaden ist z.B. durch eine Explosion im Maschinenraum hervorgerufen worden. Der Versicherer behauptet, daß diese Explosion seine Ursache darin hatte, daß schon bei Inseesendung ein Maschinenschaden vorhanden gewesen sei. Der Versicherungsnehmer hingegen behauptet, daß der Schaden durch unsachgemäße Bedienung der Maschine seitens des verantwortlichen Schiffsingenieurs entstanden sei. Beide Parteien können ihre Behauptung nicht beweisen. Der Versicherer beruft sich auf die Vorschrift des § 58 Abs. 2 ADS. Er kann nur beweisen, daß zum Zeitpunkt des Schadens kein äußeres Ereignis geherrscht hat. Der Versicherungsnehmer kann den Verschuldensbeweis des verantwortlichen Schiffsingenieurs nicht antreten, da dieser bei der Explosion ums Leben gekommen ist.

Die Materialien[101] geben auf diese mögliche Zweifelfrage eine eindeutige Antwort. Nach den Vorstellungen der Versicherer sollte bei fehlendem äußeren Ereignis erstens die Vermutung der anfänglichen Seeuntüchtigkeit und zweitens die Ursächlichkeit derselben für den eingetretenen Schaden bewiesen sein. Die Versicherer wollten sich durch die Schaffung des § 58 Abs. 2 des lästigen Beweises der anfänglichen Seeuntüchtigkeit entledigen.
Auf diesem Standpunkt steht auch das Reichsgericht[102] wenn es ausführt:

> "Dem Versicherer, der seine Haftungsbefreiung wegen Seeuntüchtigkeit des versicherten Schiffes nach § 58 ADS geltend macht, obliegt zunächst der Beweis, daß der Schadensfall nicht im ursächlichen Zusammenhang mit einem äußeren Ereignis steht. Ist dieser Beweis geführt, so tritt die Vermutung des § 58 Abs. 2 ADS ein, daß der Schaden durch die in Abs. 1 als haftungsbefreiend genannte Tatsache der Seeuntüchtigkeit verursacht worden sei. Es ist dann Sache des Versicherungsnehmers zu beweisen, daß entgegen der vertraglichen Vermutung Seeuntüchtigkeit nicht die Ursache des Schadens war."

Der Versicherer ist demnach von seiner Haftung gem. § 58 Abs. 1 ADS befreit, wenn er beweist, daß kein äußeres Ereignis die Ursache des Schadens gewesen sein kann.

---

101) Bruck, aaO, Bem. 11 zu § 58
102) RGZ 115, 67

Damit hat der § 58 Abs. 2 die Stellung einer gesetzlichen Vermutung gem. § 292 ZPO. Es wird von einem Indiz, nämlich dem fehlenden äußeren Ereignis, auf das Vorliegen eines gesetzlichen Tatbestandsmerkmals, nämlich die anfängliche Seeuntüchtigkeit geschlossen.

2.) Die Möglichkeit des Gegenbeweises

Da auf § 58 Abs. 2 ADS der § 292 ZPO anzuwenden ist, ist der Beweis des Gegenteils zulässig[103]. Für diesen Beweis des Gegenteils gelten wieder die allgemeinen Beweisregeln. Da der Beweis des Gegenteils seiner Natur nach ein Hauptbeweis ist, gilt er erst dann als geführt, wenn die Tatsachen voll bewiesen sind, aus denen sich ergibt, daß der vermutete Rechtszustand nicht oder anders besteht[104].
Der Versicherungsnehmer kann danach den Gegenbeweis führen, daß ein äußeres Ereignis doch vorgelegen hat, oder er kann beweisen, daß trotz Nichtvorliegens eines äußeren Ereignisses das Schiff seetüchtig war, wozu dann allerdings noch der positive Beweis gehört, daß der Schaden durch nautisch-technisches Verschulden der Schiffsbesatzung entstanden ist. Das Reichsgericht[105] hatte sich mit einem für die Beweis-

---

103) RGZ 150, S. 69
104) Rosenberg, aaO, § 113 I, 4
105) Sasse, aaO, Nr. 53

lastverteilung des § 58 Abs. 2 ADS interessanten Fall zu befassen. Durch ein Leck am Schiffskörper entstand schwerer Schaden an Ladung und Schiff. Der Versicherer konnte beweisen, daß zum Zeitpunkt des Schadenseintritts "gutes Wetter", nämlich mäßiger Seegang und "schwacher Wind" herrschten. Da diese Feststellungen von der Seewarte Hamburg bestätigt wurden, konnte der Versicherungsnehmer nicht den Gegenbeweis antreten, daß doch ein äußeres Ereignis geherrscht hat.
Nunmehr versuchte der Versicherungsnehmer zu beweisen, daß trotz dieses fehlenden äußeren Ereignisses nicht die Seeuntüchtigkeit des Schiffes Ursache des Schadens war. Er berief sich darauf, daß zur Unfallzeit ein Scheerbrett in der Nähe des Lecks ausgewechselt worden sei. Da das Scheerbrett verhältnismäßig dicht über dem Schiffsboden durchgezogen worden sei, sei dadurch das Leck entstanden.
Dieser Gegenbeweis mußte auch mißlingen, da allein durch das Auswechseln von Scheerbrettern bei einem seetüchtigen Schiff kein Leck entstehen kann, das das Schiff zum Sinken bringt. Die Haftungsfreiheit des Versicherers ergab sich somit aus § 58 Abs. 1 in Verbindung mit § 58 Abs. 2 ADS.

3.) Die praktischen Folgen der Beweislastregel

Das Ergebnis zeigt, daß durch die Existenz des § 58 Abs. 2 ADS im Grunde genommen die Beweis-

pflicht aus § 58 Abs. 1 umgedreht wird. Wie dem Versicherer der Beweis der anfänglichen Seeuntüchtigkeit zum Zeitpunkt des Schadenseintritts schwerfällt, wird in der Regel der Versicherungsnehmer den Beweis führen können, daß zum Zeitpunkt des Schadenseintritts das Schiff seetüchtig gewesen ist. An diesem Ergebnis wird auch nichts durch die Möglichkeit des Gegenbeweises geändert. Diesen Gegenbeweis kann der Versicherungsnehmer nur dadurch führen, daß er das Gegenteil von dem beweist, was der Versicherer nach § 58 Abs. 1 ADS beweisen müßte. Daraus folgt, daß bei Nichtvorliegen eines äußeren Ereignisses die Beweislast nach § 58 Abs. 1 ADS umgekehrt wird.

§ 11 Beweislage bei § 58 Abs. 1 ADS

1.) Der Anscheinsbeweis

Kann der Versicherer den ihm obliegenden Beweis gem. § 58 Abs. 2 nicht erbringen, so kann er gleichwohl die Rechtsfolge aus § 58 Abs. 1 ADS für sich in Anspruch nehmen, wenn er die Voraussetzungen des § 58 Abs. 1 ADS beweist.
Der Beweis nach § 58 Abs. 2 ADS kann z.B. bei Verschollenheit des Schiffes gem. § 72 ADS nicht geführt werden. In einem solchen Fall wird der Versicherer in der Regel nicht beweisen können, daß kein äußeres Ereignis die Ursache der Verschollenheit war. Der Versicherungsnehmer dagegen wird die ihm gem. § 43 obliegende Aus-

kunftspflicht auch nicht erfüllen können, weil die notwendigen Unterlagen nicht mehr zur Verfügung stehen. In einem solchen Fall muß der Versicherer, wenn er sich auf seine Haftungsbefreiung berufen will, beweisen, daß das Schiff bei Inseesendung seeuntüchtig war, und daß dieser seeuntüchtige Zustand den Verlust des Schiffes herbeigeführt hat[106].

Die Schwierigkeit in der Beweisführung beginnt schon mit dem Nachweis der Seeuntüchtigkeit. Grundsätzlich kann sich der Versicherer zwar auf die Beweiserleichterung des prima facie Beweises berufen, dieser "Anscheinsbeweis" setzt aber Tatbestände voraus, die nach der Regel des Lebens auf eine bestimmte Ursache hinweisen und in bestimmten Richtungen zu verlaufen pflegen. Daraus folgt, daß dem Versicherer der Anscheinsbeweis immer erst dann zugute kommen wird, wenn er die Seeuntüchtigkeit bereits bewiesen hat. Erst das Vorliegen anfänglicher Seeuntüchtigkeit ermöglicht die Anwendung der Grundsätze des prima-facie-Beweises, wenn es also nur noch darum geht, den Beweis der Ursächlichkeit zwischen der Seeuntüchtigkeit und dem Schaden zu erbringen. Für einen solchen Fall kann gesagt werden, daß eine nach der Lebenserfahrung anzuerkennende Verbindung zwischen der Seeuntüchtigkeit und dem eingetretenen Schaden genügt, ohne daß es notwendig ist, den ursächlichen Zusammenhang in seinen Einzelheiten darzulegen und zu beweisen.

---

106) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 32 zu § 58

Es entspricht nämlich der Lebenserfahrung, daß bei einem vorliegenden Schaden und bei Verletzung gewisser Pflichten ein Kausalzusammenhang vorhanden ist. Ritter[107] vergleicht diese Fälle zu Recht mit den Vorschriften des Seestraßenrechts. Werden solche Vorschriften verletzt, so gelten Verschulden und Kausalzusammenhang als wahrscheinlich, weil nach der Regel des Lebens bestimmte Ursachen in innerhalb der Erfahrung liegenden Richtungen zu verlaufen pflegen.

Die Schwierigkeit, die anfängliche Seeuntüchtigkeit zu beweisen, liegt erkennbar darin, den positiven Beweis zu erbringen, daß die Seeuntüchtigkeit bereits bei Inseesendung des Schiffes vorhanden war. Sieht man von den Fällen ab, in denen der seeuntüchtige Zustand in Form eines "verborgenen Mangels" vorhanden war, so kann in der Regel der Zustand der Seeuntüchtigkeit sowohl vor Inseesendung als auch nach Inseesendung eingetreten sein. In der Regel wird der seeuntüchtige Zustand durch ein Mitglied der Besatzung verursacht. Ob diese schuldhafte Verhaltensweise vor oder nach der Inseesendung liegt, ist häufig unmöglich festzustellen. Ritter[108] irrt wenn er feststellt, daß bei der Möglichkeit des Schadenseintritts durch Seeuntüchtigkeit oder durch Verschulden der Be-

---

107) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 32 zu § 58
108) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 32 zu § 58

satzung der Versicherer des Beweises enthoben ist, welches von beidem vorgelegen hat. Der Versicherer soll sich in diesem Fall auf Leistungsfreiheit nach § 58 Abs. 1 berufen können. Ritter verweist zur Stützung dieser Ansicht auf eine höchstrichterliche Entscheidung, die allerdings unter Geltung der alten Fassung des § 70 ASVB ergangen ist. Nach dieser Vorschrift garantierte der Versicherungsnehmer die Seetüchtigkeit seines Schiffes. Das hatte zur Folge, daß der Beweis der Kausalität seitens des Versicherers nicht erbracht zu werden brauchte. Der Schritt der Seeuntüchtigkeit von der Bedingung des Vertrages zur Gefahrumstandsausschlußklausel ist aber vor allen Dingen dadurch gekennzeichnet, daß der Versicherer die Kausalität zwischen dem seeuntüchtigen Zustand und eingetretenem Schaden beweisen muß. Auch eine Folge des Wegfalls der garantierten Seeuntüchtigkeit ist es daher, daß bei Zweifelsfragen über anfängliche oder nachträgliche Seeuntüchtigkeit, das "non liquet" zu Lasten des Versicherers geht.
Gelingt dem Versicherer der Beweis der anfänglichen Seeuntüchtigkeit nicht, so kann er sich auch nicht auf eine Beweiserleichterung durch den Anscheinsbeweis hinsichtlich der Kausalitätsfrage berufen. Er kann damit auch nicht die von ihm begehrte Rechtsfolge des § 58 Abs. 1 in Anspruch nehmen.

2.) Die Unterschiede in der Beweislast nach § 58 Abs. 1 und § 58 Abs. 2 ADS

Es bleibt somit als Ergebnis festzustellen, daß der Versicherer vor anderen Beweisschwierigkeiten steht, wenn er den Beweis nach § 58 Abs. 1 ADS antreten will. Daraus ergibt sich zwangsläufig, daß die in Abs. 2 enthaltene Vorschrift die Situation des Versicherers verbessert, wozu sie ja letztlich auch eingeführt ist.
Die gegenteilige Ansicht[109] verkennt, daß die Grundsätze des Anscheinsbeweises erst zur Anwendung kommen können, wenn eine Anfangstatsache als bewiesen hingenommen werden kann.

---

109) Enge, aaO, S. 197

6. Kapitel

§ 12 Das Problem der Seeuntüchtigkeit im englischen und französischen Recht

1.) Im englischen Recht

a.) Allgemeines

Bevor auf die Maklerbedingungen eingegangen wird, ist es notwendig zu untersuchen, wie die Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im ausländischen Recht den Versicherungsvertrag beeinflußt.
Wie Salander[110] zu Recht festgestellt hat, liegt bei einer für den Versicherungsvertrag so einschneidenen Frage wie der Seeuntüchtigkeit die Möglichkeit nahe, daß der Versicherungsnehmer sein Risiko bei ausländischen Versicherungsgesellschaften deckt, wenn sein Risiko "dort in besseren Händen" ist.
Für den Bereich des englischen Seeversicherungsrecht ist für die Frage der Seeuntüchtigkeit zunächst von Bedeutung, daß eine strenge Unterscheidung zwischen Zeit- und Reiseversicherung getroffen ist. Diese Unterscheidung gibt es im deutschen Seeversicherungsrecht zwar auch - die DTV Kaskoklauseln werden getrennt für Zeit- und Reiseversicherung herausgegeben - diese Unterscheidung ist aber für das Problem der Seeuntüchtigkeit ohne Bedeutung, da die in § 58 ADS getroffene Regelung sowohl für Zeit- als auch für Reiseversicherungen gilt.
Die Reisepolice gilt für eine bestimmte Reise,

---

110) Salander, aaO, HRZ 1925, S. 457

z.B. von Hamburg nach London zur Überführung eines Schiffes. Die Zeitpolice wird für eine bestimmte Dauer abgeschlossen.
Schon aus diesen Unterscheidungen geht hervor, daß die Regelversicherung die Zeitversicherung ist. Nach einer Angabe der Maklerverbände während der Beratungen zu den ADS sind 90 % aller abgeschlossenen Kaskoversicherungsverträge Zeitversicherungsverträge[111].
Im Folgenden soll auf die im englischen Recht getroffenen Regelungen unter dem Gesichtspunkt der Vergleichsmöglichkeiten mit den Rechtsfolgen aus § 58 ADS eingegangen werden.

b.) Reiseversicherung

Gesetzliche Grundlage aller nach englischem Recht abgeschlossenen Seeversicherungsverträge ist die Marine Insurance Act von 1906 (MIA).
Wie Enge[112] richtig feststellt, spricht es für sich, daß das sonst so wenig gesetzes-freudige England die Seeversicherung einer gesetzlichen Regelung unterzieht.
Bei der Reiseversicherung eines Schiffes gibt der Versicherungsnehmer eine sog. stillschweigende Zusage (implied warranty) ab, daß das Schiff bei Inseesendung (at the commencement) seetüchtig ist. § 39 MIA.
Was die "warranties" im einzelnen nach deutschen Rechtsvorstellungen bedeuten, ist lebhaft

---

111) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 58
112) Enge, aaO, V, S. 191

umstritten. Ritter[113] hält den Begriff der warranties mit dem deutschen Begriff der "Gefahrstandspflicht" identisch.
Mit welchen Rechtsinstituten man die "warranties" auch immer vergleicht, es ist auf jeden Fall eine "Garantie" die unabhängig vom Verschulden des Versicherungsnehmers oder seiner Leute gegeben wird[114]. Das kommt in § 33 Abs. 3 MIA deutlich zum Ausdruck, worin es heißt:

> "A warranty is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, the insurer is discharged from liability."

Von Verschulden ist bei dieser Definition der "warranties" nicht die Rede. Insofern ist es irreführend, wenn Schlegelberger[115] die im englischen Recht für die Reiseversicherung getroffene Regelung als positive Vertragsverletzung bezeichnet. Rechtsfolgen aus der positiven Vertragsverletzung können nach deutschem Recht nur bei Verschulden hergeleitet werden. Die "Implied warranties" werden aber gerade unabhängig von einem Verschulden gegeben. Für das Gebiet der Reiseversicherung kann demnach festgestellt werden, daß die nach englischem Recht getroffene Regelung den Versicherungsnehmer ungünstiger stellt als nach § 58 ADS. Die englische

---

113) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 3 zu § 58 ADS
114) Arnold, aaO, S. 454
Ritter, aaO, Anm. 3 zu § 58 ADS
115) Schlegelberger, aaO, Anm. 21 zu § 58 ADS

Regelung bei der Reiseversicherung ist vergleichbar mit der anfänglichen Regelung in den ASVB und mit der in den Bremer Versicherungsbedingungen getroffenen Regelung.
Daß für die Reiseversicherungen im englischen Seeversicherungsrecht noch heute die §§ 30 und 33 MIA gelten, mag daran liegen, daß Reiseversicherungsverträge selten abgeschlossen werden. Die besonders ungünstige Regelung für den Versicherungsnehmer ist auch mit der Eigenart dieses Versicherungsvertrages zu erklären. Wie bereits festgestellt, werden Reiseversicherungsverträge häufig bei Überführung von Schiffen von einem Hafen zum anderen abgeschlossen. Bei diesen Überführungen ist die Schiffsmannschaft einschließlich des Kapitäns in der Regel nur für kurze Zeit an Bord. Daraus folgt das Interesse des Versicherers, die Anforderungen an die Seetüchtigkeit besonders herauszustellen.

c.) Zeitversicherung

In der Regel werden wie in Deutschland Zeitversicherungsverträge abgeschlossen. Die Regelung der Seeuntüchtigkeit bei Zeitversicherungsverträgen geht von ganz anderen Voraussetzungen aus.
Bei der Zeitversicherung ist ein durch Seeuntüchtigkeit entstandener Schaden nur dann nicht gedeckt, wenn dem Versicherten der seeuntüchtige Zustand bekannt war (with the privity of the assured). Nur bei Kenntnis oder bei fahrlässigem Nichtkennen des seeuntüchtigen Zustandes ist der Versicherungsfall

nicht gegeben, § 39 Abs. 5 MIA. Durch diese Regelung ist im Ergebnis die Seetüchtigkeit zu einer Vertragspflicht des Versicherungsnehmers geworden. Daraus folgt, daß die nach englischem Recht abgeschlossenen Kasko-Zeitversicherungsverträge den englischen Versicherungsnehmer hinsichtlich der Seetüchtigkeit des Schiffes günstiger stellen, als nach § 58 ADS.
Auf diesen Zustand haben die Maklerverbände bei der Beratung zu den ADS bereits nachdrücklichst hingewiesen, ohne allerdings eine Änderung des § 58 ADS in der geltenden Fassung zu erreichen[116].
Als Ergebnis kann somit festgestellt werden, daß nach anglischem Recht die Rechtsfolgen, die sich aus der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes ergeben, für den Versicherungsnehmer günstiger sind, als nach deutschem Versicherung-srecht. Von den Rechtsfolgen gesehen, ist es also durchaus nicht so, wie Ritter meint, daß die im englischen Recht vorherrschenden Anschauungen in die Vorschrift des § 58 ADS aufgenommen worden sind[117].

2.) Im französischen Recht

Im französischen Seeversicherungsrecht wird grundsätzlich zwischen "äußeren Gefahren" und "Eigengefahren" unterschieden. Innerhalb des Versicherungsvertrages hat der Versicherer dabei nur die "äußeren Gefahren" übernommen. Für die "Eigengefahren" haftet der Versicherer nur, wenn sie vom Versicherungsnehmer

---

116) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 58
117) Ritter, aaO, Anm. 3 zu § 58

nicht schuldhaft herbeigeführt worden sind[118].
Die Seetüchtigkeit gehört zu den "Eigengefahren", die der Versicherungsnehmer selbst zu tragen hat, (Art. 352 Code de Commerce) wenn er sie zu vertreten hat. Aus der Tatsache, daß auch geheime Mängel (vice caché) zur Verantwortung des Versicherers stehen, folgt, daß dem Versicherer hinsichtlich des Verschuldens bei diesen Mängeln auch noch die Beweislast auferlegt worden ist[119].
Will sich der Versicherer auf Haftungsfreiheit berufen, muß er den Beweis führen, daß der Versicherungsnehmer den seeuntüchtigen Zustand herbeigeführt hat.
Wenn der Versicherungsnehmer allerdings kein Seefähigkeitsattest (Certificate de visite) vorlegen kann, in dem bescheinigt wird, daß das Schiff bei Inseesendung seetüchtig ist, dann wird die Beweislast umgekehrt, (Art. 225 Code de Commerce).
Im Vergleich mit der im § 58 ADS getroffenen Regelung kann festgestellt werden, daß auch im französischen Recht im Ergebnis die Seetüchtigkeit eine Vertragspflicht des Versicherungsnehmers ist. Die Stellung des Versicherungsnehmers gegenüber § 58 ADS wird darüberhinaus dadurch begünstigt, daß seine Eigenhaftung erst besteht, wenn der Versicherer ihm ein Verschulden nachgewiesen hat. Daß ein solcher Nachweis grundsätzlich sehr schwierig ist, liegt auf der Hand[120].

---

118) Hpert, aaO, 2707
119) Schlegelberger, aaO, Anm. 22 zu § 58 ADS
120) Schlegelberger, aaO, Anm. 22 zu § 58 ADS

7. Kapitel

§ 13 Die Maklerbedingungen

1.) Zulässigkeit der Maklerbedingungen

Auf das Wesen der Maklerbedingungen ist bereits im Rahmen der Erörterung über die Rechtsquellen der Seetransportversicherung eingegangen worden. Im Laufe der Zeit sind durch die Maklerbedingungen die Einflüsse der Seeuntüchtigkeit auf den Versicherungsvertrag abweichend vom § 58 ADS geregelt worden.
Diese Entwicklung ist von den Versicherern bis auf eine Ausnahme widerstandslos hingenommen worden. Diese Ausnahme besteht wie bereits festgestellt, in den "Klein-Kasko-Klauseln".
Schon in den Beratungen zu den ADS wurde den Reedereiverbänden anempfohlen, in den Einzelvertragsbedingungen von § 58 ADS abweichende Regelungen aufzunehmen. Daraus folgt, daß die in § 58 ADS getroffene Regelung nur den Rahmen für den abzuschließenden Versicherungsvertrag darstellen sollte. Da innerhalb des einzelnen Versicherungsvertrages auch erst die Prämie festgesetzt wird, kann je nach der Höhe des Risikos die Höhe der Prämie ermittelt werden. Im Ergebnis sollte dadurch gewährleistet sein, daß der Versicherungsvertrag nach den individuellen Bedürfnissen der Vertragspartei gestaltet werden kann. Die Versicherer glaubten, daß nur durch eine

einzelvertragliche Regelung das Risiko der Seetüchtigkeit eines Schiffes kalkulierbar war, denn nur innerhalb des einzelnen Versicherungsvertrages kann Rücksicht genommen werden auf die Beschaffenheit eines Schiffes. Bei einem alten Schiff werden mehr verborgene Mängel auftreten, als bei einem neuerbauten. Daraus folgt, daß die Versicherer bei einem alten Schiff in der Regel nicht bereit sind, auf den objektiven Haftungsausschluß für durch Seeuntüchtigkeit verursachte Schäden zu verzichten, oder im Falle des Verzichtes entsprechend dem höheren Risiko die Prämie höher anzusetzen. Die Überlegungen, die die Transportversicherer dazu brachten, im Rahmen des § 58 ADS nur Anhaltspunkte für die einzelvertragliche Regelung zu geben[121], ist also ein versicherungstechnisches Erfordernis. Die Makler, die als "Vertreter" des versicherungsnehmenden Reeders die einzelvertraglichen Bestimmungen festlegen, wollten natürlich auch ihre vom Einzelfall gelösten Bedingungen aufstellen. Wie im einzelnen zu zeigen sein wird, sind auch die den § 58 ADS abändernden Maklerbedingungen nicht einheitlich. Diese Tatsache hat

---

121) Bruck, aaO, Bem. 5 zu § 58

sicherlich auch ihre Ursache in der unterschiedlichen wirtschaftlichen Stärke der einzelnen Makler. Der Einfluß auf die grundsätzliche Bereitschaft des Versicherers, die in § 58 ADS getroffene Regel zum eigenen Nachteil zu ändern, hängt sicherlich von der wirtschaftlichen Bedeutung des Maklers ab, der die Bedingungen einführt.

2.) Uberblick der den § 58 ADS abändernden Maklerbedingungen.

1) Die für diese Arbeit zugrunde gelegten Maklerbedingungen aus dem Hamburg-Bremer Raum[122] wollen zunächst den objektiven Haftungsausschluß bei Schäden, die ihre Ursache in Seeuntüchtigkeit des Schiffes haben, von einem Risikoausschluß zu einer Vertragspflicht des Versicherungsnehmers machen.
Das Ergebnis der Reichsgerichtsentscheidung im Falle der "Christel Vinnern" und die eindringlichen Ermahnungen von Salander[123] in der Besprechung zu diesem Urteil führten den Beteiligten die für den Versicherungsnehmer unbillige Lage vor Augen. Mit zunehmender Technisierung im Schiffsbau konnte sich damit der versicherungsnehmende Reeder bei Beibehaltung des objektiven Haftungsausschlusses gegen Gefahren dieser Art nicht mehr absichern.

---

122) 1) Kurt H. Spangenberg: Besondere Bedingungen, November 1960
2) Georg Duncker, Besondere Bedingungen, Hamburg,
3) Leonhardt und Blumenberg, Bedingungen für Seekasko-Versicherungen, Juni 1964
4) Eiffel-Moos: Versicherungsbedingungen, Bremen

123) Salander, aaO, S. 459

So ist es verständlich, daß die Maklerbedingungen den § 58 ADS in erster Linie so abändern mußten, daß Schäden, wie sie bei der "Christel Vinnern" auftraten, durch den Versicherungsvertrag gedeckt sind. Die Mittel, mit denen die Makler das zu erreichen versuchten, waren unterschiedlich.

2) Auch die von den Versicherern eingeführte Beweislastregel des § 58 Abs. 2 ADS wird durch die Maklerbedingungen abgeändert bzw. aufgehoben.

3) In einigen Maklerbedingungen ist für den Fall, daß der Versicherer nicht für die durch Seeuntüchtigkeit am Schiff entstandenen Schäden haftet, die Bestimmung aufgenommen, daß in einem solchen Fall die Schäden, die außerhalb des versicherten Schiffes entstanden sind, gedeckt werden sollen.

3.) Die Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht des Versicherungsnehmers.

a) Verschulden ohne Beweislastregelung

1) Der Wortlaut der Klausel

Eine Formelierung in den Maklerbedingungen lautet folgendermaßen:[124]

---

[124] Leonhardt und Blumenberg, aaO, Ziff. 11

"§ 58 Abs. 2 ADS gilt als aufgehoben. Im Zweifel gilt ein Schaden als nicht durch See- bzw. Fahruntüchtigkeit verursacht. Die See- bzw. Fahruntüchtigkeit befreit die Versicherer nur von dem unmittelbar durch sie entstandenen Schaden. Die Versicherer bleiben jedoch haftbar, wenn dem Versicherungsnehmer die See- bzw. Fahruntüchtigkeit nicht zur Last zu legen ist."

Unzweifelhaft soll durch die Einführung dieser Maklerklausel die Verantwortlichkeit für die Seetüchtigkeit eines Schiffes eine Vertragspflicht des Versicherungsnehmers werden. Der seeuntüchtige Zustand soll nur noch dann den Versicherungsfall ausschließen, wenn eine Verletzung der dem Versicherungsnehmer obliegenden Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Herstellung der Seetüchtigkeit vorliegt. Der seeuntüchtige Zustand aus dem der Schaden entstanden ist, darf dem Versicherungsnehmer nicht "zur Last zu legen sein".
Dieser Begriff ist in der Tat wenig exakt.[125]
Es ergibt sich aus dieser Formulierung jedenfalls nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit, in welchem Rahmen der Versicherungsnehmer für die Einhaltung dieser Vertragspflicht haftet.
Ebenfalls ergibt sich nicht, für welchen Kreis der Erfüllungsgehilfen der Versicherungsnehmer einzustehen hat.
In diesem Fall mit der Unklarheitenregel zu

---

125) Enge, aaO, S. 212
Ritter-Abraham, aaO, Anm. 22 zu § 58

arbeiten, also die Unklarheiten zu Lasten desjenigen gehen zu lassen, der die Klausel eingeführt hat oder hat einführen lassen[126], ist bedenklich und setzt voraus, daß die Ermittlung des Sinns dieser Klausel auch unter Benutzung anderer Vorschriften der ADS nicht möglich ist.

2) Die Bedeutung der Klausel innerhalb der ADS.

Es ist also zu untersuchen, ob in den ADS andere Vorschriften enthalten sind, die Rechtsfolgen über die Verletzung von Vertragspflichten enthalten und ob dort geregelt ist, für welchen Grad des Verschuldens und für welchen Kreis der Erfüllungsgehilfen der Versicherungsnehmer einzustehen hat.
Zu den Vorschriften in den ADS, die Rechtsfolgen für die Verletzung von Vertragspflichten aufstellen, gehört der bereits erwähnte § 33 ADS. Aus der in § 33 festgelegten Schadensverhütungspflicht ergeben sich auch die Rechtsfolgen für die nachträgliche Seeuntüchtigkeit[127].
Wenn die Stellung eines seetüchtigen Schiffes aber in jedem Fall zu einer Vertragspflicht werden soll, so entfällt der Grund, auf den Zeitpunkt des eingetretenen seeun-

---

126) Enge, aaO, S. 199
127) Schlegelberger, aaO, 13 zu § 58

tüchtigen Zustandes abzustellen. Mit der Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht gehört die Haftung für die Seetüchtigkeit des Schiffes grundsätzlich in den Bereich der Schadensverhütungspflicht des Versicherungsnehmers.
Der Versicherungsnehmer hat eigenes Verschulden gem. § 276 BGB zu vertreten. Da er im Bezug auf die Schadensverhütungspflicht nicht eigene, sondern Interesse des Versicherers zu vertreten hat, kann er sich nicht auf den § 277 BGB berufen[128].
Grundsätzlich findet auch im Rahmen des Versicherungsvertrages der § 278 BGB Anwendung. Wie bereits festgestellt, ergibt sich die Geltung dieser Vorschrift auch für den Seeversicherungsvertrag aus der Vorschrift des § 33 Abs. 3 ADS. Danach hat der Versicherungsnehmer grundsätzlich das Verschulden der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten. Die Schiffsbesatzung gehört damit nicht zu den Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB.
Ob der Versicherungsnehmer für das Verschulden des Kapitäns des Schiffes haftet, ergibt sich ebenfalls aus § 33 ADS.
Ob der Kapitän Erfüllungsgehilfe des Reeders ist, richtet sich wie festgestellt nach

---

128) RGZ 32, S. 13, Schlegelberger, aaO, Anm. 1 zu § 33

seiner jeweiligen Aufgabe. Wird er in Angelegenheiten der Übernahme, Stauung, Verwahrung oder Ablieferung der Güter tätig, handelt er als Vertreter des Reeders, er ist damit sein Erfüllungsgehilfe. § 33 Abs. 1 Satz 3 ADS. Handelt er dagegen in Erfüllung seiner nautisch-technischen Aufgaben, so ist auch der Kapitän ein Teil der Schiffsbesatzung, ein nautisch-technisches Verschulden des Kapitäns hat der versicherungsnehmende Reeder damit nicht zu vertreten, § 33 Abs. 1, Satz 2 und § 33 Abs. 3 ADS.

3) Beweislast für das Verschulden

Da die zur Erörterung stehenden Maklerklausel die Seetüchtigkeit zu einer Vertragspflicht macht, so ist damit die Herstellung der Seetüchtigkeit rechtlich wie die Erhaltung der Seetüchtigkeit zu behandeln. Bei der erörterten Klausel kann sich der Versicherer jedoch nur auf Haftungsfreiheit bei durch Seeuntüchtigkeit verursachten Schäden berufen, wenn er nachweisen kann, daß der Versicherungsnehmer selbst oder einer seiner Erfüllungsgehilfen nicht die erforderliche Sorgfalt bei der Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes hat walten lassen. Der Versicherer muß dem Versiche-

rungsnehmer damit nachweisen, daß er schuldhaft gehandelt hat, das ergibt sich aus der Formulierung "zur Last legen". Da damit auch hinsichtlich der Beweislast die gleichen Grundsätze wie innerhalb des § 33 ADS herrschen, sind die Rechtsfolgen aus § 58 und aus § 33 ADS identisch.

b) Verschulden mit Beweislastregelung

Eine andere, häufige Formulierung in den Maklerbedingungen lautet folgendermaßen:

> "In den in § 58 Abs. 1 gen. Fällen können jedoch die Versicherer den Einwand der See- bzw. Fahruntüchtigkeit nicht erheben, wenn die Versicherte nachweisen kann, daß sie die erforderlichen Vorkehrungen für die See- bzw. Fahrtüchtigkeit getroffen hat." [129]

Auch durch diese Formulierung soll der in § 58 ADS enthaltene Risikoausschluß zu einer Vertragspflicht des Versicherungsnehmers werden. Genau wie in der bereits erörterten Formulierung "zur Last legen" bestehen auch bei dieser Formulierung Unklarheiten über den Grad des Verschuldens und über den Kreis der Leute, die die Vorkehrungen für die Seetüchtigkeit zu treffen haben.
Grundsätzlich gilt auch für diese Maklerbedingungen das gleiche, wie für die bereits erörterte Makler-

---

129) Georg Duncker, aaO, Ziff. 12

bedingung. Es finden die im Zivilrecht geltenden Haftungsgrundsätze Anwendung mit der für den Kreis der Erfüllungsgehilfen besonderen Vorschrift des § 33 Abs. 3 ADS.
Das Abweichende von der bereits erörterten Bedingung liegt in der Verteilung der Beweislast[130].
Der Versicherungsnehmer muß sich nämlich dahingehend entlasten, daß er besondere Vorkehrungen für die Seetüchtigkeit des Schiffes getroffen hat.
Damit ist der Versicherer nur genötigt zu beweisen, daß der eingetretene Schaden seine Ursache in einem seeuntüchtigen Zustand des Schiffes hatte.
Beruft sich der Versicherungsnehmer gleichwohl auf den Versicherungsfall, so muß er den Beweis führen, daß der seeuntüchtige Zustand nicht schuldhaft herbeigeführt worden ist.
Im Ergebnis wird bei dieser Maklerbedingung die Seetüchtigkeit zu einer Vertragspflicht mit der gleichen Beweislast wie nach §§ 282, 285 BGB.
Die sich daraus ergebende Rechtslage zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer ist somit hinsichtlich der Seetüchtigkeit die gleiche wie zwischen Verfrachter und Befrachter. Auch innerhalb des Seefrachtvertrages ist die Herstellung und Erhaltung der Seetüchtigkeit eine Vertragspflicht des Verfrachters. Wenn sich der Verfrachter auf

---

130) HansOLG bei Sasse Nr. 473
aA: Kreutziger, aaO, S. 1001

Seeuntüchtigkeit berufen will, muß er den Beweis führen, daß der Mangel auch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war, § 559 Abs. 2 HGB. Die einzige Ausnahme besteht in dem Kreis der Erfüllungsgehilfen. Bei § 559 HGB ist die Schiffsmannschaft Erfüllungsgehilfe des Verfrachters.

§ 14 Die Aufhebung der Beweislastregel des § 58 Abs. 2 ADS

1.) Einheitlichkeit in den Maklerbedingungen

Die Aufhebung der im Abs. 2 des § 58 ADS enthaltenen Beweislastregel ist übereinstimmend in allen Maklerbedingungen festzustellen. Danach gelten auch im Bereich des § 58 ADS die allgemein im Zivilrecht geltenden Beweislastregelungen. Die Aufhebung der im § 58 Abs. 2 ADS enthaltenen Beweislastregel bekommt unter Abänderung des objektiven Haftungsausschlusses in eine Vertragspflicht des Versicherungsnehmers eine besondere Bedeutung.

2.) Die Notwendigkeit der Aufhebung der Beweislastregel

Unter Voraussetzung, daß die Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes Vertragspflicht des Versicherungsnehmers wird, ergibt sich nach § 58 Abs. 1 ADS folgende Beweislage:
Der Versicherer muß

1) die Seeuntüchtigkeit und den sich daraus ergebenden Schaden beweisen und darüberhinaus, je nach Fassung der entsprechenden Maklerbedingung

2) den Beweis führen, daß der Versicherungsnehmer diesen seeuntüchtigen Zustand zu vertreten hat.

Bei dieser Sachlage hat der § 58 Abs. 2 ADS keine innere Berechtigung mehr. Bei der Einführung der Beweislastregel ging man davon aus, daß durch die in dieser Beweislastregel enthaltenen Vermutung nur ein allgemeiner Geschehnisablauf zum Ausdruck kommt[131]. Diese Beweislastverteilung hatte ihre Berechtigung in der Überlegung, daß bei Nichtvorliegen eines äußeren Ereignisses ein anderer Grund, nämlich die anfängliche Seeuntüchtigkeit, die Ursache des schadenstiftenden Ereignisses gewesen sein muß. Diese allgemeine Vermutung hat so lange seine Berechtigung, wie nur der objektive Zustand der anfänglichen Seeuntüchtigkeit selbst in Frage kommt, so lange es nicht auf eine Verschuldensfrage hinsichtlich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit ankommt. Wenn die Seetüchtigkeit aber zur Vertragspflicht des Versicherungsnehmers wird, und damit nur eine schuldhafte Verletzung dieser Vertragspflicht zur Haftungsfreiheit des Versicherers führt, so spricht keine allgemeine Vermutung mehr dafür,

---

131) Bruck, aaO, Anm. 5 zu § 58 ADS

daß bei fehlendem "äußeren Ereignis" verschuldete Seeuntüchtigkeit die Ursache des eingetretenen Schadens war. Da in der Mehrzahl der Fälle - es sei nur auf die Fälle der verborgenen Mängel hingewiesen - der seeuntüchtige Zustand auch bei Anwendung größter Sorgfalt nicht zu entdecken war, kann ein Verschulden hinsichtlich der Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes nicht unbedingt als im Rahmen der allgemeinen Erfahrung liegend angesehen werden. Daraus folgt, daß die Aufhebung des § 58 Abs. 2 ADS nur die konsequente Folgerung aus der Festlegung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht ist.

3.) Weitergehende Beweislastregelungen

In einigen Maklerbedingungen ist für die Beweislastverteilung zusätzlich die Bestimmung aufgenommen, daß ein Schaden im Zweifelsfall als nicht durch Seeuntüchtigkeit verursacht gilt.
Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich, daß eine solche zusätzliche Bestimmung überflüssig ist. Nach der Aufhebung des § 58 Abs. 2 ADS gelten für die Beweislage hinsichtlich des § 58 ADS die allgemeinen Beweislastregeln. Will sich der Versicherer auf Haftungsfreiheit berufen, so muß er die Voraussetzungen, die zu dieser Haftungsfreiheit führen, beweisen, Gelingt ihm der Beweis nicht vollständig, d.h. bleiben hinsichtlich der anspruchsbegründenden Voraussetzungen

Zweifel übrig, so trägt der Versicherer die Beweislast, mit der Folge, daß "Beweislasturteil" gegen ihn ergeht.[132] Das "non liquet" geht also zu Lasten des Versicherers.
Diese Maklerklausel bestätigt also nur die allgemeinen Beweislastregeln, im vorliegenden Falle die, daß alle Tatbestandsvoraussetzungen, die die Voraussetzung für die begehrte Rechtsfolge darstellen von dem bewiesen werden müssen, der sich auf die Rechtsfolge beruft.

§ 15 Der Umfang der Haftung bei verschuldeter Seeuntüchtigkeit

In den für diese Arbeit zur Grundlage gemachten Maklerbedingungen ist eine weitere Bestimmung enthalten, die im Ergebnis einer weiteren Ausweitung der Haftung des Versicherers gleichkommt. Diese Bestimmung lautet:

> "Die Seeuntüchtigkeit befreit die Versicherer nur von dem unmittelbar durch sie entstandenen Schaden."

Diese Bestimmung geht von der Voraussetzung aus, daß ein Fall der Haftungsbefreiung für den Versicherer gegeben ist. Der seeuntüchtige Zustand, der einen Schaden am Schiff verursacht

---

132) Kreutziger, aaO, S. 1000

hat, ist also von dem Versicherungsnehmer verschuldet worden.
Grundsätzlich werden mit dieser Maklerklausel z.B. mittelbaren Kollisionsschäden und "Havariegrosse-Beiträge" angesprochen. In der Regel werden nach den ADS nur die unmittelbaren Schäden ersetzt. Eine Ausnahme von dem Ersatz nur der unmittelbaren Schäden bildet der § 78 ADS, wonach der Versicherer auch für Kollisionsschäden ersatzpflichtig ist. Das sind solche Schäden, die der Versicherungsnehmer dadurch erleidet, daß er einem Dritten den durch die Kollision entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Das ist eine der Ausnahmen, in der auch der mittelbare Schaden gedeckt ist[133].

Der mittelbare Schaden wird aber nur ersetzt, wenn der Versicherer nach dem Versicherungsvertrag verpflichtet ist, auch den unmittelbaren Schaden zu ersetzen. Es muß also grundsätzlich für die Schäden, die am Schiffskörper des den Zusammenstoß verursachenden Schiffes entstehen, der Versicherungsfall gegeben sein. Das folgt schon aus dem Wortlaut der Vorschrift des § 78 Abs. 1 ADS.
Wenn z.B. ein Schaden an der Ruderanlage besteht, den der Versicherungsnehmer auch zu vertreten hat, und wenn durch diese schadhafte Ruderanlage eine Kollision mit einem anderen Schiff

---

133) Schlegelberger, aaO, Anm. 6 zu § 28

verursacht wird, dann ist der an diesem Schiff entstehende Schaden zwar auch ein mittelbarer Kollisionsschaden, denn er steht zur Verantwortung des den Zusammenstoß verursachenden Schiffes. Für diesen Schaden ist der Versicherungsfall aber nicht gegeben, da innerhalb des Versicherungsvertrages keine Haftung seitens des Versicherers besteht. Der Versicherer kann sich auf anfängliche, durch den Versicherungsnehmer verschuldete Seeuntüchtigkeit berufen. Der § 78 ADS findet auf diesen Fall keine Anwendung, da schon für den unmittelbaren Schaden keine Deckungspflicht besteht.
Das soll durch die Einführung der Maklerklausel verhindert werden. Ohne eine solche Maklerklausel hätte der Versicherungsnehmer keinen Anspruch auf Ersatz des mittelbaren Schadens, der z.B. dadurch entsteht, daß er einem Dritten ersatzpflichtig ist[134]. Diese Klausel ist damit von einer großen wirtschaftlichen Bedeutung, da die Haftung des Versicherers für mittelbare Schäden in jedem Fall besteht. Gleichwohl hält Schlegelberger[135] diese Klausel für

---

134) Enge, aaO, F. VI, S. 199
135) Schlegelberger, aaO, Anm. 20 zu § 58

überflüssig. Dieser unrichtigen Ansicht liegt eine Verkennung der Absichten zugrunde, die mit der Einführung dieser Maklerklausel verbunden sind. Es wird verkannt, daß die Klausel nur dann überflüssig ist, wenn schon die unmittelbaren, am versicherten Schiff selbst entstandenen Schäden innerhalb des Versicherungsfalles liegen. Dann ergibt sich aus § 78 ADS zwingend, daß auch die mittelbaren Schäden, d.h. die Ersatzansprüche Dritter, durch den Versicherer zu decken sind. Das ist aber nicht der Sinn dieser Maklerklausel, durch sie soll die "Haftpflicht" des Versicherers in jedem Fall für mittelbare Kollisionsschäden festgelegt werden[136].

Diese Maklerklausel hat auch nicht die Bedeutung, die Anwendung der "causa-proxima-Regel" als der für das Seeversicherungsrecht geltenden Kausalitätslehre auszusprechen[137].

Auch in diesem Fall wäre die Maklerklausel überflüssig; wie bereits im Rahmen der Kausalität festgestellt, ergibt sich die Anwendung der "causa-proxima-Regel" für die nach der ADS abgeschlossenen Seeversicherungsverträge bereits aus § 28 ADS. Die Maklerbedingungen werden aber in der Regel nicht dem auf der Grundlage der ADS abgeschlossenen Seeversicherungsvertrag beigefügt, um die in der ADS enthaltenen Vorschriften oder Rechtsfolgen zu bestätigen.

---

136) so auch Enge, aaO, F VI, S. 199

137) so aber Kreutziger, aaO, S. 1000

Mit der Einführung dieser Maklerklausel soll gewährleistet sein, daß die in § 78 ADS für den Fall der Kollisionsschäden festgelegte "Haftpflicht" des Versicherers auch für den Fall gilt, daß der eigene Schaden wegen zu vertretender Seeuntüchtigkeit nicht ersetzt wird.

Das gleiche gilt auch für die nach § 110 ADS mitversicherten Havariebeiträge. Entfällt die Deckungspflicht für die unmittelbar durch Seeuntüchtigkeit entstandenen Schäden, dann sind gleichwohl aus den gleichen Gründen die versicherten Havariebeiträge zu ersetzen.

8. Kapitel

§ 16 Die Folgen der Aufhebung der objektiven Haftungsbegrenzung

1.) Die Haftung und Beweislage bei "verborgenen Mängeln".

Durch die Umwandlung der anfänglichen Seeuntüchtigkeit von einem Risikoausschluß zu einer Vertragspflicht, die nur bei schuldhafter Verletzung des Versicherungsnehmers den Versicherer berechtigt, seine Leistung zu verweigern, ist von den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten des Versicherers, seine sich aus dem Versicherungsvertrag ergebende Haftung zu begrenzen, die gewählt, die für den Versicherungsnehmer am günstigsten ist.
Im Ergebnis wird die sich aus dem Versicherungsvertrag ergebende Haftung des Versicherers dadurch erweitert. Schäden, die ihre Ursache in einem bei Inseesendung vorhandenen "verborgenen Mangel" haben, müssen vom Versicherer gedeckt werden.
Die Entscheidung des Reichsgerichts[138] im Falle "Christel Vinnern", die unter der geltenden Fassung des § 58 ADS zur Haftungsfreiheit des Versicherers führen mußte, war deshalb starker Kritik ausgesetzt, weil das Ergebnis der Haftungsfolgen unbillig erschien[139]. Im Verhält-

---

138) RGZ 115, S. 67
139) Salander, aaO, S. 457

nis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer ist es sicherlich unbillig, daß der Versicherungsnehmer Schäden dieser Art selbst tragen muß, gegen die er sich ja gerade versichern wollte. Es ist also verständlich, daß durch Einführung von entsprechenden Maklerbedingungen die Haftung des Versicherers auf solche Schäden ausgeweitet wird. Grundsätzlich ist also dem Versicherungsnehmer ein "verborgener Mangel" nicht mehr anzulasten. Bei der Maklerklausel mit Verschuldensnachweis seitens des Versicherers wird ein verborgener Mangel in jedem Fall die Haftung des Versicherers begründen, da der Nachweis, daß der verborgene Mangel schuldhaft herbeigeführt oder nicht entdeckt wurde, nicht zu führen ist. Bei der Maklerklausel mit Verschuldensentlastungsbeweis seitens des Versicherungsnehmers, wird dieser Beweis des fehlenden Verschuldens geführt sein, wenn für das Schiff ein Fahrtenerlaubnisschein ausgestellt worden ist[140].

Für den § 58 ADS hatte das Reichsgericht[141] im Einklang mit Ritter[142] ausgesprochen, daß wegen der objektiven Begrenzung der Haftung der Fahrtenerlaubnisschein kein ausreichendes Beweismittel für die Seetüchtigkeit des Schiffes darstelle. Das Ergebnis ist vom Reichsgericht ausdrücklich mit der objektiven Haftungsbegrenzung

---

140) Kreutziger, aaO, S. 1001 und Schlegelberger, aaO, Anm. 2 zu § 58

141) RG bei Sasse, Nr. 58

142) Ritter, Anm. 33 zu § 58

innerhalb des § 58 ADS begründet worden. Wenn diese Voraussetzung wegfällt, so folgt daraus, daß auch die daraus abgeleitete Rechtsfolge wegfällt. Der Fahrtenerlaubnisschein wird also in den Fällen, in denen der Schaden seine Ursache in einem "verborgenen Mangel" hatte, zum Beweismittel dafür, daß der Versicherungsnehmer die anfängliche Seeuntüchtigkeit nicht zu vertreten hat. Grundsätzlich können die Fehler, die nicht einmal für die Experten der Seeberufsgenossenschaft zu entdecken waren, auch nicht dem Kapitän eines Schiffes zur Last gelegt werden, zumal der Kapitän selbst praktisch gar nicht in der Lage ist, den Schiffskörper auf Konstruktionsfehler zu untersuchen.
Es kann demnach gesagt werden, daß der Fahrtenerlaubnisschein bei Schäden, deren Ursache ein "verborgener Mangel" ist, der Beweis dafür ist, daß der Versicherungsnehmer die Seeuntüchtigkeit nicht zu vertreten hat.[143]
Das gilt aber nur für solche Mängel, deren Ursache sich unmittelbar aus der konstruktiven Beschaffenheit eines Schiffes ergeben. Schlegelberger[144] geht, wie bereits in der Einleitung angedeutet zu weit, wenn er schon für die geltende Fassung des § 58 ADS den Fahrtenerlaubnisschein grundsätzlich als Beweis für die anfängliche Seetüchtigkeit anerkennen will[145].

---

143) so auch Kreutziger, aaO, S. 1002
144) Schlegelberger, aaO, Anm. 2 zu § 58
145) Prüssmann, aaO, Anm. C 4 zu § 513

Solange im Rahmen des zwischen Versicherungsnehmer und Versicherer abgeschlossenen Vertrages die anfängliche Seeuntüchtigkeit ein Risikoausschluß ist, kommt es auf das Wissen von Mängeln, deren Ursache einen seeuntüchtigen Zustand darstellt, nicht an. Es kommt allein auf die objektive Beschaffenheit an. An der objektiven Beschaffenheit eines Fehlers kann aber auch die Existenz eines Fahrtenerlaubnisscheins nichts ändern. Der Fahrtenerlaubnisschein hat also als Beweismittel innerhalb des Versicherungsvertrages nur dann eine Bedeutung, wenn die Herstellung der anfänglichen Seeuntüchtigkeit eine bloße Vertragspflicht des Versicherungsnehmers ist, und wenn darüberhinaus der aufgetretene Mangel in einem Fehler beruht, der nicht einmal von einem Experten entdeckt werden konnte[146].

2.) Haftung und Beweislage bei anderen Mängeln

Für alle anderen Mängel, gleich ob am Schiffskörper selbst oder an den Ausrüstungsgegenständen, gilt der Fahrtenerlaubnisschein nicht als Vermutung dafür, daß der Versicherungsnehmer bzw. der für ihn verantwortliche Kapitän seinen Sorgfaltspflichten nachgekommen ist[147]. Das folgt aus dem Wesen des Fahrtenerlaubnisscheins, der die Seetüchtigkeit des Schiffes immer nur zu dem

---

146) Kreutziger, aaO, S. 1002

147) Kreutziger aaO, S. 1002 und
Prüssmann, aaO, C 4 zu § 513

Zeitpunkt bescheinigt, an dem er ausgestellt wird. Durch die Einhaltung der Pflichten nach der Schiffssicherheitsverordnung ist der Kapitän eines Schiffes nicht der Pflicht enthoben, vor jedem Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff sich in seetüchtigem Zustand befindet, § 513 HGB[148].

Durch die Ausstellung eines Fahrtenerlaubnisscheins wird dem Kapitän diese Sorge für die Seetüchtigkeit seines Schiffes nicht abgenommen. Eine fehlerhafte Ruderanlage, oder eine defekte Ankerkette, die bei der fälligen Untersuchung nach der Schiffssicherheitsverordnung noch in Ordnung waren, machen das Schiff im seeversicherungsrechtlichen Sinne seeuntüchtig, wenn der Kapitän bzw. der dafür verantwortliche Offizier vor Inseesendung nicht die notwendigen routinemäßigen Kontrollen durchgeführt haben. Dazu gehört insbesondere eine Untersuchung der Ruderanlage[149].

Der ausgestellte Fahrtenerlaubnisschein oder das Klassifikationsattest befreien den Kapitän somit nicht, sich ständig über die Seetüchtigkeit des Schiffes zu informieren und die dafür erforderlichen Anweisungen an die Schiffsbesatzung weiterzugeben[150].

Damit können diese Zeugnisse auch nicht als Anscheinsbeweis dafür gewertet werden, daß der Kapitän bei Inseesendung des Schiffes die not-

---

148) BGH in Hansa 66, 1773

149) HansOLG in HGRZ 32 B, 433

150) Prüssmann, aaO, C 4 zu § 513

wendigen Vorkehrungen zur Erhaltung bzw. Herstellung der Seetüchtigkeit getroffen hat.

3.) Ergebnis und die Bedeutung für das Verhältnis von § 58 zu § 33 ADS

Durch die Maklerbedingungen ist der Schritt von der Seetüchtigkeit als Bedingung des Vertrages, die zur Haftungsfreiheit des Versicherers führte, ohne daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem seeuntüchtigen Zustand und dem eingetretenen Schaden vorhanden sein mußte, zur Vertragspflicht vollzogen. Grundsätzliches Ergebnis der Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht ist es, daß neben der Ursächlichkeit zwischen seeuntüchtigem Zustand und Schaden auch noch ein schuldhaftes Verhalten des Versicherungsnehmers treten muß.

Die Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht hat damit im Rahmen des § 58 ADS im weitesten Sinne zur Folge, daß die dort geregelte Verantwortlichkeit für die anfängliche Seetüchtigkeit in genau dem gleichen Umfang besteht wie die Verantwortlichkeit für die nachträgliche Seetüchtigkeit eines Schiffes. Die Herstellung und Erhaltung der Seetüchtigkeit eines Schiffes wird ein Teil der dem Versicherungsnehmer nach § 33 ADS obliegenden Schadensverhütungspflicht. Damit bestehen zwischen den §§ 58 und 33 ADS hinsichtlich der Haftungsvoraussetzung keine Unter-

schiede mehr. Die hier vorgenommene Auslegung der Maklerbedingungen im Rahmen von § 33 ADS ist natürlich nicht unproblematisch und nicht unbestritten[151].

Gerechtfertigt ist diese Auslegungsmethode durch den Umkehrschluß: was in den Maklerbedingungen nicht ausdrücklich geregelt ist, richtet sich nach den Vorschriften der ADS. Der Kreis der Erfüllungsgehilfen brauchte in den Maklerbedingungen zu § 58 ADS nicht festgelegt werden, da eine solche erschöpfende Regelung in § 33 ADS enthalten ist.

Es besteht bei den vorliegenden Maklerbedingungen nur noch dann die Notwendigkeit festzustellen, ob der seeuntüchtige Zustand vor oder nach Inseesendung eingetreten ist, wenn der Versicherungsnehmer den Entlastungsbeweis hinsichtlich seines eigenen Verschuldens führen muß. Das ist bei der Maklerklausel der Fall, bei der der Versicherungsnehmer beweisen muß, daß er die nötigen Vorkehrungen zur Erhaltung der Seetüchtigkeit getroffen hat. Bei dieser Maklerklausel kommt es noch auf den Zeitpunkt der Inseesendung an. Bis zum Zeitpunkt der Inseesendung trägt der Versicherungsnehmer die Beweislast hinsichtlich des fehlenden Verschuldens. Nach der Inseesendung geht diese Beweislast grundsätzlich auf den Versicherer über.

---

151) Ritter-Abraham, aaO, Anm. 22 zu § 58
aM Enge, aaO, S. 199
wohl auch: Kreutziger, aaO, S. 1002

Bei der anderen Maklerklausel, die dem Versicherer Haftungsfreiheit bei durch Seeuntüchtigkeit entstandenen Schäden zubilligt, wenn der seeuntüchtige Zustand dem Versicherungsnehmer "zur Last zu legen ist", ergeben sich sämtliche Rechtsfolgen und die Beweislast für das vorliegende Verschulden aus § 33 ADS.

§ 17 Grundsätze einer einheitlichen Lösung

1.) Unsicherheit des bestehenden Rechtszustandes

Die Rechtssicherheit der in der Praxis abgeschlossenen Verträge wird durch die eingeführten Maklerbedingungen nicht gefördert. Das liegt nicht nur an der Unterschiedlichkeit dieser Bedingungen.
Die hier vorgenommene Auslegung der Maklerbedingungen im Rahmen aller Vorschriften der ADS ist wie festgestellt nicht unproblematisch. Grundsätzlich wird auch der deutsche Seeversicherer sich nicht dagegen wehren können, daß die Sorge für die Seetüchtigkeit innerhalb des Seeversicherungsvertrages eine Vertragspflicht mit der Folge wird, daß nur bei schuldhafter Verletzung Rechtsfolgen eintreten. Er wird es einmal unter Hinblick auf das englische und französische Recht nicht können, zum anderen wird er es nicht können, weil aus versicherungsdogmatischen Gründen fraglich ist, ob die Verant-

wortlichkeit für die Seetüchtigkeit in den Fällen, in denen sie von einer Verhaltensweise des Versicherungsnehmers abhängig ist, überhaupt ein Risikoausschluß darstellen kann.
Die Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht braucht allerdings nicht zur Folge zu haben, daß sich die Haftungsfolgen der Seeuntüchtigkeit ausschließlich aus § 33 ADS ergeben, denn dort ist nur eine spezielle Vertragspflicht, die Schadensverhütungspflicht geregelt. Durch den momentanen Rechtszustand ist gerade die Haftungslage eingetreten, die der Versicherer in jedem Falle ausschließen wollte. Die Versicherer wollten und wollen bei anfänglicher Seeuntüchtigkeit nicht für das Verschulden der Leute des Versicherungsnehmers haften[152].
Eine einheitliche Lösung, die auch den Interessen der Versicherer gerecht wird, hat demnach zu berücksichtigen, daß für die anfängliche Seeuntüchtigkeit auch die Leute des Versicherungsnehmers haften.

2.) Der Zeitpunkt der Haftung

Zunächst muß aber untersucht werden, ob eine Berechtigung dafür besteht, die Haftung für durch Seeuntüchtigkeit entstandene Schäden vom Zeitpunkt der Inseesendung abhängig zu machen.

---

152) Bruck, aaO, Bem. 5 und 12 zu § 58.

Sowohl bei den ausländischen Regelungen, als auch bei den Vorschriften des HGB, die sich mit den Folgen der Seeuntüchtigkeit befassen, ist zu bemerken, daß der Zeitpunkt der Inseesendung bzw. der Zeitpunkt des "Reiseantritts" als zeitliche Grenze angesehen wird. Im § 513 HGB ist ausdrücklich festgelegt, daß der Schiffer "vor Antritt der Reise dafür zu sorgen hat, daß sich das Schiff in seetüchtigem Zustande befindet." In der Vorschrift, die innerhalb des Frachtvertrages die Folgen der Seeuntüchtigkeit regelt, bestimmt der § 559 Abs. 2 HGB, daß eine Haftung für Seeuntüchtigkeit des Verfrachters nur dann entfällt, wenn er beweisen kann, daß er "vor Antritt der Reise" die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat.
Auch die in der bisherigen Fassung des § 58 ADS getroffene Rechtsfolge hinsichtlich der Seeuntüchtigkeit ist zeitlich begrenzt durch den Zeitpunkt der Inseesendung. Auf die unterschiedliche Bedeutung des Begriffes "Inseesendung" und "Antritt der Reise" ist bereits hingewiesen worden[153]. Grundsätzlich ist durch die Einführung beider Begriffe das gleiche beabsichtigt. Der Kapitän eines Schiffes soll die notwendigen Vorkehrungen zur Herstellung der Seetüchtigkeit seines Schiffes im Hafen treffen. Er soll mit

---

153) s.o. § 6

seinen routinemäßigen Untersuchungen der Funktionsfähigkeit aller Ausrüstungsgegenstände nicht warten, bis er sich auf See befindet. Zwar wird die Neigung des Kapitäns häufig groß sein, aus Kostenersparnisgründen die Liegezeit im Hafen zu verkürzen, die routinemäßigen Untersuchungen erst nach Inseesendung vornehmen zu lassen, dann wird aber, insbesondere bei komplizierteren Schäden nicht mehr die Möglichkeit bestehen, den Schaden mit Bordmitteln zu beheben.
Wüstendörfer[154] weist darauf hin, daß eine Sorgfaltspflichtverletzung hinsichtlich der Herstellung der Seetüchtigkeit "nichts anderes als ein Versuch der Tempobeschleunigung und Kostenersparnis aus Eigennutz" darstellt.
Die innere Berechtigung der Haftungsverschärfung für alle Schäden, deren Ursache nicht innerhalb der Liegezeit im Hafen beseitigt wurde, steht damit außer Zweifel. Der Versicherer muß gewiß sein können, daß routinemäßige Untersuchungen, die die Seetüchtigkeit des Schiffes betreffen, so lange ausgeführt werden, wie Schäden beseitigt werden können. Der Wegfall der Forderung, die notwendigen Reparaturen im Hafen vornehmen zu lassen, würde zwangsläufig dazu führen, daß sämtliche Untersuchungen, die die Seetüchtigkeit des Schiffes anbelangen, erst nach Inseesendung geführt werden. Damit wäre

---

154) Wüstendörfer, aaO, S. 255

zwar eine Kostenersparung für den Reeder verbunden - die Heuer für die Schiffsbesatzung muß er in jedem Fall zahlen - es wäre aber keine Garantie mehr dafür gegeben, daß die notwendigsten Pflege- und Wartungsarbeiten während der Liegezeit im Hafen ausgeführt werden. Es ist also fast ein Erfordernis der Praxis, daß auch innerhalb des Versicherungsvertrages der Versicherer die Möglichkeit hat, zu verlangen, daß bis zur Inseesendung, und zwar grundsätzlich vor jeder Inseesendung die notwendigen Wartungsarbeiten durchgeführt werden. Dieses Erfordernis besteht unabhängig von der Einführung der Seetüchtigkeit als Vertragspflicht.

3.) Der für die Seetüchtigkeit verantwortliche Kreis der Erfüllungsgehilfen

Weiter ist für die Haftungsfrage von Bedeutung, wer im einzelnen für die anfängliche Seetüchtigkeit einzustehen hat. Da der Versicherungsnehmer sich selbst in der Regel nicht um die Seetüchtigkeit seines Schiffes kümmert, ist die Frage von wesentlicher Bedeutung, wer im einzelnen zu den Erfüllungsgehilfen des versicherungsnehmenden Reeders gehört.
Für den Bereich des § 33 ADS ist festgestellt, daß auch im Rahmen des Versicherungsvertrages der § 278 BGB grundsätzlich Anwendung findet.

Für den Versicherungsvertrag wird durch den § 33 ADS der Kreis der Erfüllungsgehilfen dahingehend festgelegt, daß die Schiffsbesatzung als solche nicht zu den Erfüllungsgehilfen des versicherungsnehmenden Reeders gehört, § 33 Abs. 3 ADS. Das gilt im Rahmen des § 33 ADS aber nur für die Schadensverhütungspflicht, einer besonderen Vertragspflicht des Versicherungsnehmers.
Daraus folgt nicht, daß diese Regelung auf alle Vertragspflichten des Versicherungsnehmers anzuwenden ist.
Zumal der innere Grund für den Haftungsausschluß bei vorliegendem Verschulden der Schiffsbesatzung im Rahmen von § 33 Abs. 3 ADS darin liegt, daß eine Beaufsichtigung seitens des Versicherungsnehmers gar nicht möglich ist. Aus dieser Tatsache ist durch die Bestimmung des § 33 Abs. 3 ADS die praktische Konsequenz gezogen: Was der Versicherungsnehmer nicht beaufsichtigen kann, soll auch nicht in seinen Verantwortungsbereich fallen. Die gleiche praktische Konsequenz ist innerhalb des Frachtvertrages für nachträgliches Verschulden der Schiffsbesatzung gezogen: auch dafür hat der Verfrachter grundsätzlich nicht einzustehen, § 607 Abs. 2 HGB. Die Voraussetzungen, die zur Einführung des § 33 Abs. 3 führten, entfallen

somit für den Bereich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit. Bis zur Inseesendung kann der versicherungsnehmende Reeder sehr wohl entweder selbst oder durch seine Organe eine Überprüfung der Seetüchtigkeit vornehmen. Bei der festgestellten grundsätzlichen Bedeutung, die der Seetüchtigkeit eines Schiffes zukommt, ist das auch von ihm zu erwarten. Die Befürchtung der Versicherer bei den Beratungen zu den ADS, daß ein Abgehen von der "objektiven Handlungsbegrenzung" im Rahmen des § 58 dazu führen würde, daß der Versicherungsnehmer für das Verschulden der Leute nicht mehr einzustehen braucht, war berechtigt. Die Haftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit nur im Rahmen einer Vertragspflicht bedeutet aber nicht zwangsläufig, daß damit der Versicherer in jedem Fall für das Verschulden der Schiffsbesatzung haftet. Auch innerhalb des Frachtvertrages, hat der Verfrachter innerhalb des § 559 HGB das Verschulden seiner Leute hinsichtlich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit nach den §§ 485, 486 HGB zu vertreten. Nicht nur die Interessen der Versicherer, auch praktische Gründe rechtfertigen es, daß der Versicherungsnehmer bis zur Inseesendung für das Verschulden seiner Leute haftet. Im Rahmen des Versicherungsvertrages kann sich der Versicherungsnehmer nicht darauf berufen, daß z.B.

eine schuldhafte Unterlassung von Wartungspflichten am Schiffsmotor von einem Mitglied der Schiffsbesatzung begangen wurde. Würde der Versicherungsnehmer dieses Verschulden nicht zu vertreten haben, so würde das die praktische Folge haben, daß der Versicherer in jedem Fall durch Seeuntüchtigkeit verursachte Schäden zu decken hätte, da dem Versicherungsnehmer selbst in der Regel ein eigenes Verschulden nicht nachzuweisen ist.

4.) Die Beweislast

Die Antwort auf die Frage, wer den Beweis für das Verschulden zu führen hat, ergibt sich aus der Bedeutung der anfänglichen Seetüchtigkeit. Zu Recht wird die Seetüchtigkeit als das Fundament gedeihlicher Seeschiffahrt bezeichnet, daraus folgt wie festgestellt die Pflicht des Reeders, alles zur Erhaltung der Seetüchtigkeit zu unternehmen. Alle Vorkehrungen, die er zur Erhaltung dieser "Kardinalspflicht" unternimmt, müssen organisatorisch so sorgfältig geplant sein, daß sie auch jederzeit unter Beweis gestellt werden können. Wie im Frachtvertrag kann auch innerhalb des Versicherungsvertrages dem Versicherungsnehmer zugemutet werden, daß er den Nachweis führt, daß bei der Herstellung der anfänglichen Seetüchtigkeit des Schiffes die Sorgfalt eines "ordentlichen Schiffers" angewandt wurde. Im

somit für den Bereich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit. Bis zur Inseesendung kann der versicherungsnehmende Reeder sehr wohl entweder selbst oder durch seine Organe eine Überprüfung der Seetüchtigkeit vornehmen. Bei der festgestellten grundsätzlichen Bedeutung, die der Seetüchtigkeit eines Schiffes zukommt, ist das auch von ihm zu erwarten. Die Befürchtung der Versicherer bei den Beratungen zu den ADS, daß ein Abgehen von der "objektiven Handlungsbegrenzung" im Rahmen des § 58 dazu führen würde, daß der Versicherungsnehmer für das Verschulden der Leute nicht mehr einzustehen braucht, war berechtigt. Die Haftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit nur im Rahmen einer Vertragspflicht bedeutet aber nicht zwangsläufig, daß damit der Versicherer in jedem Fall für das Verschulden der Schiffsbesatzung haftet. Auch innerhalb des Frachtvertrages, hat der Verfrachter innerhalb des § 559 HGB das Verschulden seiner Leute hinsichtlich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit nach den §§ 485, 486 HGB zu vertreten. Nicht nur die Interessen der Versicherer, auch praktische Gründe rechtfertigen es, daß der Versicherungsnehmer bis zur Inseesendung für das Verschulden seiner Leute haftet. Im Rahmen des Versicherungsvertrages kann sich der Versicherungsnehmer nicht darauf berufen, daß z.B.

eine schuldhafte Unterlassung von Wartungspflichten am Schiffsmotor von einem Mitglied der Schiffsbesatzung begangen wurde. Würde der Versicherungsnehmer dieses Verschulden nicht zu vertreten haben, so würde das die praktische Folge haben, daß der Versicherer in jedem Fall durch Seeuntüchtigkeit verursachte Schäden zu decken hätte, da dem Versicherungsnehmer selbst in der Regel ein eigenes Verschulden nicht nachzuweisen ist.

4.) Die Beweislast

Die Antwort auf die Frage, wer den Beweis für das Verschulden zu führen hat, ergibt sich aus der Bedeutung der anfänglichen Seetüchtigkeit. Zu Recht wird die Seetüchtigkeit als das Fundament gedeihlicher Seeschiffahrt bezeichnet, daraus folgt wie festgestellt die Pflicht des Reeders, alles zur Erhaltung der Seetüchtigkeit zu unternehmen. Alle Vorkehrungen, die er zur Erhaltung dieser "Kardinalspflicht" unternimmt, müssen organisatorisch so sorgfältig geplant sein, daß sie auch jederzeit unter Beweis gestellt werden können. Wie im Frachtvertrag kann auch innerhalb des Versicherungsvertrages dem Versicherungsnehmer zugemutet werden, daß er den Nachweis führt, daß bei der Herstellung der anfänglichen Seetüchtigkeit des Schiffes die Sorgfalt eines "ordentlichen Schiffers" angewandt wurde. Im

somit für den Bereich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit. Bis zur Inseesendung kann der versicherungsnehmende Reeder sehr wohl entweder selbst oder durch seine Organe eine Überprüfung der Seetüchtigkeit vornehmen. Bei der festgestellten grundsätzlichen Bedeutung, die der Seetüchtigkeit eines Schiffes zukommt, ist das auch von ihm zu erwarten. Die Befürchtung der Versicherer bei den Beratungen zu den ADS, daß ein Abgehen von der "objektiven Handlungsbegrenzung" im Rahmen des § 58 dazu führen würde, daß der Versicherungsnehmer für das Verschulden der Leute nicht mehr einzustehen braucht, war berechtigt. Die Haftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit nur im Rahmen einer Vertragspflicht bedeutet aber nicht zwangsläufig, daß damit der Versicherer in jedem Fall für das Verschulden der Schiffsbesatzung haftet. Auch innerhalb des Frachtvertrages, hat der Verfrachter innerhalb des § 559 HGB das Verschulden seiner Leute hinsichtlich der anfänglichen Seeuntüchtigkeit nach den §§ 485, 486 HGB zu vertreten. Nicht nur die Interessen der Versicherer, auch praktische Gründe rechtfertigen es, daß der Versicherungsnehmer bis zur Inseesendung für das Verschulden seiner Leute haftet. Im Rahmen des Versicherungsvertrages kann sich der Versicherungsnehmer nicht darauf berufen, daß z.B.

eine schuldhafte Unterlassung von Wartungspflichten am Schiffsmotor von einem Mitglied der Schiffsbesatzung begangen wurde. Würde der Versicherungsnehmer dieses Verschulden nicht zu vertreten haben, so würde das die praktische Folge haben, daß der Versicherer in jedem Fall durch Seeuntüchtigkeit verursachte Schäden zu decken hätte, da dem Versicherungsnehmer selbst in der Regel ein eigenes Verschulden nicht nachzuweisen ist.

4.) Die Beweislast

Die Antwort auf die Frage, wer den Beweis für das Verschulden zu führen hat, ergibt sich aus der Bedeutung der anfänglichen Seetüchtigkeit. Zu Recht wird die Seetüchtigkeit als das Fundament gedeihlicher Seeschiffahrt bezeichnet, daraus folgt wie festgestellt die Pflicht des Reeders, alles zur Erhaltung der Seetüchtigkeit zu unternehmen. Alle Vorkehrungen, die er zur Erhaltung dieser "Kardinalspflicht" unternimmt, müssen organisatorisch so sorgfältig geplant sein, daß sie auch jederzeit unter Beweis gestellt werden können. Wie im Frachtvertrag kann auch innerhalb des Versicherungsvertrages dem Versicherungsnehmer zugemutet werden, daß er den Nachweis führt, daß bei der Herstellung der anfänglichen Seetüchtigkeit des Schiffes die Sorgfalt eines "ordentlichen Schiffers" angewandt wurde. Im

übrigen wird bei pflichtgemäßem Verhalten hinsichtlich der Herstellung der Seetüchtigkeit der Beweis, daß die notwendigen Vorkehrungen zur Herstellung der Seetüchtigkeit getroffen worden sind, dem Versicherungsnehmer weniger schwerfallen wird, als dem Versicherer der Verschuldensbeweis.

5.) Ergebnis

Nach der hier vertretenen Auffassung entspricht es also den Interessen der Beteiligten und den Bedürfnissen der Praxis, daß für durch anfängliche Seeuntüchtigkeit entstandene Schäden zwar im Rahmen einer Vertragspflicht gehaftet wird, daß bis zur Inseesendung aber auch das Verschulden der Schiffsbesatzung durch den Versicherungsnehmer zu vertreten ist und daß der Versicherungsnehmer für alle Schäden, die durch anfängliche Seeuntüchtigkeit entstanden sind, den Beweis dahingehend führen muß, daß er selbst und sämtliche Mitglieder der Schiffsbesatzung die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers haben walten lassen.

Damit hat im Ergebnis die anfängliche Seeuntüchtigkeit im Seeversicherungsvertrag die gleiche Bedeutung wie innerhalb des Seefrachtvertrages. Es ist bereits festgestellt worden, daß dieses Ergebnis schon der gleichen Interessenlage von Versicherer und Befrachter an der Seetüchtigkeit des Schiffes entspricht.

Die anfängliche Seeuntüchtigkeit ist Grundlage der Vertragsbeziehungen des Versicherers und des Befrachters zu dem Versicherungsnehmer und dem Verfrachter. Bei dieser Sachlage ist es angebracht, daß auch die Haftungsvoraussetzungen für Schäden, die aus anfänglicher Seeuntüchtigkeit entstehen, bei beiden Vertragsarten identisch sind.

Auf die Dauer gesehen, wird der deutsche Seeversicherer also nicht umhin können, die Fassung des § 58 grundsätzlich den in der Praxis bestehenden Maklerbedingungen anzugleichen. Da diese Maklerbedingungen aber unterschiedlich sind und darüberhinaus bestehende Unklarheiten über das Ausmaß der Haftung und den Kreis der Erfüllungsgehilfen nicht beseitigen, ist es schon ein Erfordernis der Rechtssicherheit, die bestehenden Maklerbedingungen nur in ihren Grundgedanken in den § 58 ADS einzufügen.
Nach der hier vertretenen Auffassung kann diese Änderung so vorgenommen werden, daß der Versicherer durch Seeuntüchtigkeit entstandene Schäden unter den gleichen Voraussetzungen zu decken hat, wie der Verfrachter dafür Schadensersatz zu leisten hat. Die in § 559 HGB getroffene Regelung kann also in § 58 ADS übernommen werden. Im Rahmen des § 559 HGB gibt es zwar auch genügend Zweifelsfragen, sie

werden aber wie festgestellt von Schrifttum und Judikatur übereinstimmend gelöst. Durch die Übernahme des Haftungsumfanges des § 559 HGB ergibt sich für den § 58 ADS folgendes:

1.) Die Haftung für anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes ist eine Vertragspflicht des Versicherungsnehmers.

2.) Im Rahmen dieser Vertragspflicht hat der Versicherungsnehmer das Verschulden der Schiffsbesatzung wie eigenes Verschulden zu vertreten.

3.) Die Beweislast hinsichtlich des fehlenden Verschuldens liegt beim Versicherungsnehmer. Er kann diesen Beweis allerdings dadurch führen, daß er den Nachweis erbringt, daß auch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Versicherungsnehmers der seeuntüchtige Zustand nicht zu entdecken gewesen wäre.

Damit würde im Rahmen des Seeversicherungs- und Frachtvertrages nicht nur der gleiche Haftungsumfang für die Schäden bestehen, die aus anfänglicher Seeuntüchtigkeit entstanden sind. Wie festgestellt, ist der Haftungsumfang für Schäden aus nachträglicher Seeuntüchtigkeit schon nach den bestehenden Bestimmungen der §§ 606, 607 Abs. 2 HGB und § 33 ADS identisch.

Verfrachter und Versicherungsnehmer haften also nach den gleichen Voraussetzungen für Schäden die aus anfänglicher und nachträglicher Seeuntüchtigkeit des Schiffes entstehen.
Die ausführlich erörterte Lösungsformel für die Fälle innerhalb des Seefrachtvertrages, in denen sowohl anfängliche als auch nachträgliche Seeuntüchtigkeit die Ursache des Schadens sein konnte, kann somit für die gleichgelagerten Fällen innerhalb des Seekaskoversicherungsvertrages übernommen werden. Für die Gefahrtragungspflicht des Versicherers kommt es bei den Knkurrenzfällen zwischen den §§ 33 und 58 ADS nur noch darauf an, ob der bei Inseesendung bestehende seeuntüchtige Zustand beseitigt werden sollte und auch beseitigt werden konnte.

Lebenslauf

Als Sohn des Landgerichtsdirektors Otto Paulick und seiner Ehefrau Gerda, geb. Schwär wurde ich am 10. Sept. 1938 in Prenzlau, Uckermark geboren.
Nach der Volksschule besuchte ich ein neusprachliches Gymnasium in Bad Bramstedt und legte dort im Jahre 1959 die Reifeprüfung ab.
Im April 1959 wurde ich als Wehrpflichtiger zur Bundeswehr eingezogen, die ich als Leutnant der Reserve am 30. Sept. 1960 wieder verließ.

Mein Jurastudium habe ich im Wintersemester 1960/61 in Wien begonnen. Dort habe ich zwei Semester studiert und anschließend mein Studium an der Freien Universität in Berlin fortgesetzt. In Berlin habe ich auch im Jahre 1965 meine erste juristische Staatsprüfung bestanden. Zwischenzeitlich habe ich längere Übungen bei der Bundeswehr absolviert. Im Jahre 1963 wurde ich zum Oberleutnant, im Jahre 1966 zum Hauptmann d. R. befördert.

Meine Referendarausbildung habe ich am 1.Jan. 1966 in Berlin begonnen, am 12. Dez. 1968 habe ich mein zweites juristisches Staatsexamen bestanden.
Seit Anfang 1969 bin ich als Rechtsanwalt in Hamburg zugelassen.
Ich bin verheiratet und habe zwei Söhne.